

**Jelmagyarázat:**

- |       |  |       |                              |
|-------|--|-------|------------------------------|
| ----- | Országhatár                                  | ————— | magántársaságok vasútvonalai |
| ~~~~~ | hajózható folyó,<br>rendszeres gőzhajózárral | ===== | Magyar Államvasutak vonalai  |
|       |  | ————— | helyi érdekű vonalak         |

1867-ben – visszatért Széchenyi és az 1862-es OMGE- emlékirat koncepciójához: Budapestet kívánta a vasúthálózat központjává tenni, s a nyugati összeköttetés mellett kívánatosnak tartotta a Fiume, Galícia és a Balkán felé vezető vonalak megépítését. A fő cél, hogy hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasúttal bírjon, s hogy a vasutak minél olcsóbbak legyenek. A kiegyezés után kibontakozó nagy vasútépítési láz e cél első felét megvalósította, a vasúti szállítás drágasága miatt azonban még sokáig hangzottak el panaszok.

1867 és 1873 között 4100 km új vasútvonal épült, évi átlagban 585 km, s ténylegesen mintegy 400 millió forintot, évente átlagosan 55 milliót fektettek a vasutakba. „Minden vidék vasutak megteremtésétől várta jövődjét, és minden vasúti vonal számára akadt országgyűlési képviselő, ki múlhatlanul szükséges voltát és sürgős kiépítését kész volt kifejteni... A vasutak annyira szívéhez voltak nőve a honatyáknak, hogy testvéri egyetértést, teli házat csak új vasút tudott csinálni.”<sup>46</sup> 1868 és 1871 között 12 magánvállalkozásban épülő vasutat engedélyezett az országgyűlés, valamennyinél államilag garantálva a beruházott tőke 5–6%-os profitját. Ez a gyakorlatban általában 30–40 ezer forint állami kamatbiztosítást jelentett mérföldenként. Az állami kamatbiztosítással támogatott magánvállalkozási rendszer azonban hamarosan vegyes rendszerré alakult át. Az állam 1867-ben átvette a csődbe jutott északi vasutat, üzembe helyezte annak már elkészült Pest–Hatvan–Salgótarján vonalát, majd tovább építette Losoncon és Zólyomon át Ruttkáig. A 85 milliós vasúti kölcsönből az állam építette ki a Hatvan–Miskolc és a Zákány–Fiume vonalat, valamint a gömöri és borsodi iparvidékek vasúti összeköttetését is.

A kamatbiztosítási rendszer számos visszaélésre nyújtott lehetőséget, s a kiegyezés utáni években az egész ország hangos volt a különböző vasúti panamáknak emlegetésétől. Mivel a profitot az állam csekély forgalom és rossz üzletvezetés esetén is garantálta, a vasútépítés kockázat nélküli biztos hasznot jelentő vállalkozás volt, amelyen minél többen igyekeztek meggazdagodni. Még el sem kezdődött a vasútvonal építése, de a vállalkozásban részt vevő hazai és külföldi tőkések és az engedélyt kijáró politikusok már milliókat kerestek. Az engedélyokiratok többször gazdát

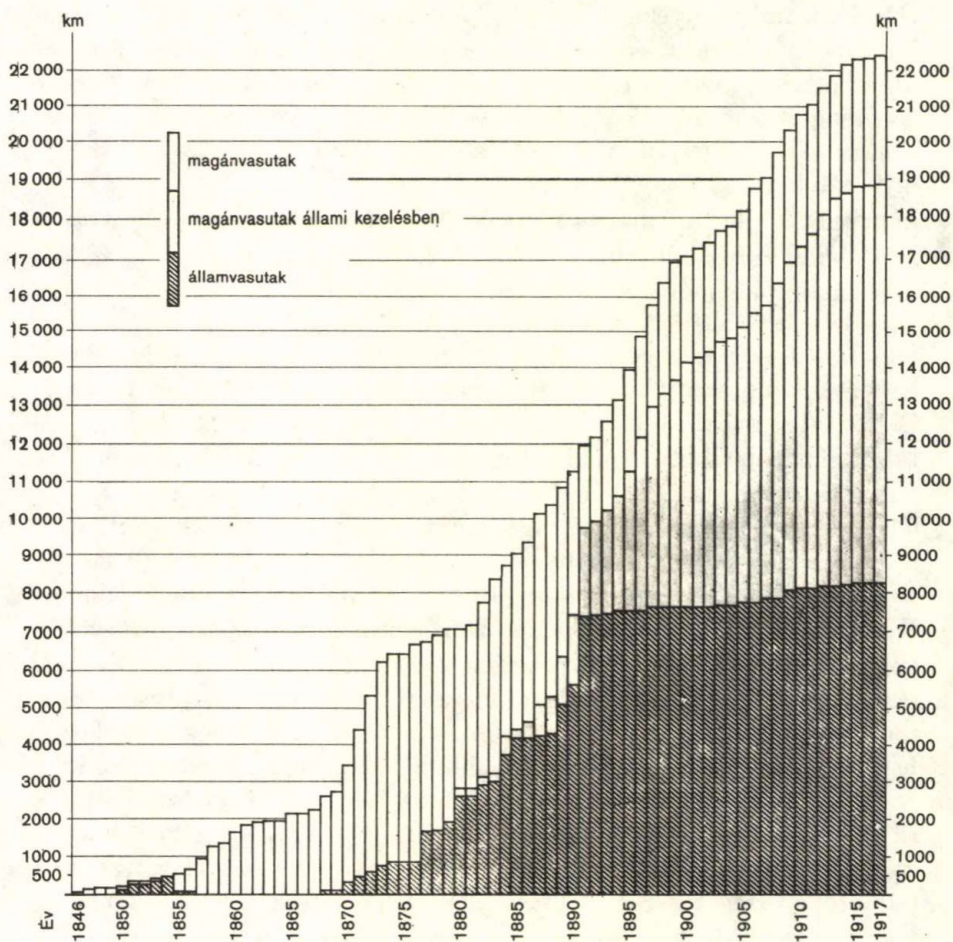
<sup>46</sup> MATLEKOVITS, i. m. II. 788.; MÁRIÁSSY BÉLA, Pénzügyeinkről. Bp. 1874. 134.



cseréltek, a részvényeket kibocsátó bankok és a vállalkozók árfolyamspekuláció révén hatalmas alapítási hasznot vágtak zsebre, ehhez járultak a különböző jutalékok és időközi kamatok. Mivel az állam nem biztosított magának megfelelő ellenőrzési és felügyeleti jogot sem a vasútépítés, sem a vállalat gazdálkodása és üzleti politikája felett, a vállalkozók igyekeztek minél nagyobb építési költségeket kimutatni, hogy nagyobb kamatgaranciát kapjanak, s különböző címeken állandóan előlegekért és segélyekért ostromolták az államot. A vasútépítéssel kapcsolatos visszaéléseknek, panamáknak, üzérkedési lehetőségeknek valóságos mintapéldája volt a Keleti Vasút építése.

Az 1873-as válság véget vetett a vasútépítési láznak is. A következő 8 évben mindössze 954 km új vasútvonalat adtak át a forgalomnak. Csak a 80-as években lendült fel ismét a vasútépítés: 1882 és 1890 között több mint 4000 km új vonal épült, évente átlagosan 450 km. A magánvállalkozók mellett ekkor már egyre nagyobb szerepet vállalt az állam is a vasútépítésben. Egyrészt maga épített ki oly fontos vonalakat, mint a Budapest–Szabadka–Zimony–Belgrád (Szabadka–Baja szárnyvonallal), amely létrehozta a vasúti összeköttetést a Balkánnal (Szófia, Szaloniki, Konstantinápoly), vagy a Budapest–Komárom vonal és a határőrvidéki kelet–nyugati irányú vonal; másrészt kedvezményekkel és szubvencióval támogatta az egyes vidékek helyi forgalmi igényeinek kielégítésére hivatott, gyengébb felépítményű, kisebb teljesítményű, s ennek következtében a fővasutaknál lényegesen olcsóbb ún. helyiérdekű vasutak építését.

Az 1880-as években vált uralkodóvá az államvasúti rendszer. Miután az állam hasztalan igyekezett kamatbiztosítással, segélyekkel és előlegekkel, kiegészítő beruházásokkal növelni a veszteséges magánvasutak teljesítőképességét és rentabilitását, kénytelen volt áttérni az államosítás politikájára. Először a legsúlyosabb anyagi helyzetben levő vállalatokat vette át. 1876-ban a Keleti Vasutat (Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó), 1879-ben pedig a Vágvölgyi Vasutat. A vasútállamosításokat azonban általánosabb gazdasági és vasútpolitikai szempontok is sürgették. A különböző magánvállalatok elsősorban minél nagyobb profitra törekedtek, s az ország gazdasági érdekeit figyelmen kívül hagyó tarifapolitikájukkal nehezítették az áruforgalom fejlődését. A magas vasúti szállítási díjtételek különösen az agrárválság idején csökkentették a magyar mezőgazdasági termékek versenyképességét. Az államvasutak egyes vonalai be



5. ábra

A magyarországi vasúthálózat növekedése (1846–1917)

voltak ékelve a magánvonalak közé, nem képeztek összefüggő rendszert, így a kormány nem tudta elég hatékonyan befolyásolni, irányítani a vasutak forgalmi és tarifapolitikáját. Az államosítás pénzügyi szempontból is előnyös volt: megszűntek a kamatbiztosítási terhek, az egységes üzletvezetés pedig növelte a vasutak jövedelmezőségét.



Míg eleinte inkább a csőd szélén álló magántársaságok szanálása és a hálózat szükséges kiegészítése, összefüggővé tétele céljából került sor állami megváltásra, addig az 1880-as években a vasútállamosítás egyre inkább egy átfogóbb és tervszerűbb állami gazdaságpolitikai koncepció szerves részévé vált. Ez a tervszerű vasútpolitikai koncepció főleg Baross Gábor államtitkársága (1883–86), majd minisztersége (1886–92) idején érvényesült: belső átszervezés, államosítások és új tarifarendszer bevezetése révén ő fejlesztette hatalmas, egységes és jól jövedelmező közüzemmé a Magyar Államvasutakat. A 80-as években egymás után került sor a nagy magánvasutak állami megváltására: 1880-ban a Tiszai Vasút, 1884-ben az Erdélyi és a Duna-drávai vasút, 1885-ben az Alföld-fiumei vasút került az állam tulajdonába. 1882-ben a leghatalmasabb és legjobban felszerelt magánvasutat, a MÁV legerősebb versenytársát, az Osztrák Államvasúttársaságot sikerült rákényszeríteni arra, hogy dualisztikus alapon szerveződjék át – külön budapesti igazgatósággal – s üzleti és tarifapolitikájában jobban alkalmazkodjék a magyar gazdaság érdekeihez. Négy évi átmeneti szünet után, 1889 és 1891 között került sor a vasútállamosítás utolsó nagy hullámára: a Magyar-Gácsországi, a Magyar Nyugati, a budapest–pécsi, a Magyar Északkeleti Vasút és végül az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság magyarországi vonalainak megváltására. Ezzel az államvasutak vonalainak hossza elérte a 7500 km-t. Az egész vasúthálózat 61,5%-a, a fővasutak 84%-a az állam tulajdonába került, s az államvasutak kezelésében állott a helyi érdekű vasútvonalak 88%-a is. Ezentúl maradéktalanul érvényesülhetett az állam meghatározó és irányító befolyása a vasútpolitikában. A vasútállamosítás nemcsak a szállítás hatékonyabbá és olcsóbbá tételét eredményezte, nemcsak az állami gazdaságfejlesztő politika céljait mozdította elő, hanem az államvasutak növekvő jövedelmei fontos szerepet játszottak az államháztartás egyensúlyának helyreállításában is. A magánvasutak megváltásával az állam több mint 300 millió forint adósságot vállalt, az államvasutak tiszta jövedelme azonban jóval meghaladta az adósságokból származó terheket.

A kiegyezéstől 1890-ig több mint 9000 km vasutat építettek Magyarországon és Horvátországban, a vasútvonalak hossza 2160 km-ről 11 246 km-re emelkedett, a vasutakba fektetett tőke pedig 193 millió forintról 915 millióra. A vasúthálózat fejlődése nálunk gyorsabb ütemű volt,

mint a Monarchia másik felében vagy világviszonylatban, ennek következtében vasútsűrűség tekintetében kezdtünk felzárkózni a nyugat- és közép-európai országokhoz.

14. táblázat

A vasútsűrűség mutatói Európában (1894–1895)

Ország	1000 km <sup>2</sup> -re	100 ezer lakosra
	jutó vasút km	
Anglia	107	85,7
Franciaország	77	107,5
Belgium	188	87,4
Németország	87	89,8
Svájc	84	116,4
Olaszország	52	48,1
Ausztria	59	71,1
Magyarország	43	76,8
Spanyolország	24	70,3
Portugália	25	45,8
Oroszország	7	34,8
Románia	20	48,2
Bulgária	9	25,3
Szerbia	11	23,3
Dánia	58	102,6
Svédország és Norvégia	14	160,2

A vasút – a hitelrendszer mellett – a gazdaság legdinamikusabb szektora volt: a vonalak hossza évente átlagosan 7%-kal, a szállítási teljesítmény pedig 10,5%-kal növekedett. A teljesítmény, a forgalom növekedése azonban még így sem tartott lépést az igényekkel. Gördülőanyaggal való ellátottság, a forgalom sűrűsége és a teljesítmény intenzitása tekintetében a magyar vasutak erősen elmaradtak az európai átlag mögött.

A vasútépítés és a vasúthálózat növekedése sokféleképpen ösztönözte a gazdasági fejlődést. Vasutakba évente átlagosan 30 millió forintot ruháztak be, s a vasútépítéseken rendszeresen a munkások tízezrei dolgoztak. A vasutak lehetővé tették a súlyos tömegárúk (gabona, szén, fa, építőanyagok, érc, vas stb.) nagy mennyiségének egyre olcsóbb szállítását,



fűtőanyag-szükségletükkel ösztönözték a szénbányászat fejlődését, beruházási javak iránti keresletükkel pedig egy sor iparág számára biztosítottak dinamikus belső piacot (vas- és acélgyártás, gépgyártás, építőanyag-ipar). A vasút tette lehetővé az egységes belső piac kialakulását, s kapcsolt össze bennünket a tőkés világgazdasággal. A vasút nyomán az ország minden részébe behatoltak a tőkés piaci és termelési viszonyok, a korszerű technika és életforma elemei, felbomlasztva a gazdaság hagyományos formáit.

A kiegyezés utáni években épült vasútvonalak sinszükségletét 80%-ban külföldről szerezték be, a 90-es évek elején azonban már a hazai vasművek gyártották az összes lefektetésre kerülő síneket. Ekkoriban már a mozdonyok és a vasúti kocsik jelentős része is a hazai gépgyárakból került ki. Hazánkban 1873-ban készítették az első gőzmozdonyokat, Resicán az Osztrák Államvasúttársaság, Budapesten pedig az államvasutak gépgyárában. A budapesti MÁV Gépgyár 1890-ig több mint 500 mozdonyt gyártott, s lépést tartott a mozdonytechnika világszintű fejlődésével. Az első magyar vagongyár 1868-ban kezdte meg működését, s később a Ganz tulajdonába került. Ez a gyár 1890-ig mintegy 25 ezer vasúti kocsit készített. A vassíneket a 70-es évektől kezdve fokozatosan kiszorították az acélsínek, amelyek lehetővé tették a tengelynyomás, a terhelés és a sebesség jelentős növelését. 1896-ban már a sínek 84%-a volt acélsín.

Szorosan kapcsolódott a vasútépítéshez a hídépítés fejlődése. Eleinte a nagyobb hidak is faszervezettel készültek (például az első szolnoki Tisza-híd). Az első nagyobb vasszerkezetű híd – a budapesti Lánchíd után – az 1857–58-ban épült szegedi vasúti híd volt, ezt követte 1870-ben az algyői Tisza-híd, majd Budapesten a Margit-híd (1872–76) és a déli összekötő vasúti híd (1876–77). A 80-as években a Dunán 2 (Pozsony és Újvidék), a Tiszán pedig 8 vasszerkezetű híd épült. E hidak vasszerkezete már hazai gyárakban (a budapesti MÁV Gépgyárban, a Schlick gyárban, a resicai vas- és gépgyárban) készült, tervezőik és kivitelezőik kezdetben külföldi, főleg francia mérnökök és cégek voltak, a 80-as évek második felében azonban már kiváló hazai tervező és hídépítő műszaki gárda működött közre mind a vasúti, mind a közúti hidak építésében.

A vasút forradalmasította a szállítást, s háttérbe szorította annak korábban uralkodó formáit és eszközeit. A belvízi hajózás szállítási teljesítménye csak 2,5%-kal növekedett évente. 1867-ben az áruszállítás 34%-át

bonyolította le a folyami hajózás, 1890-ben pedig már csak 23%-át. Bár kisebb magyar hajózási vállalatok is alakultak, a folyami hajózásban tovább tartott a Bécsben székelő Dunagőzhajózási Társaság egyedurialma: e társaság kezében volt a belvízi áruszállítás háromnegyed része.

A kiegyezés után ismét szorosabban hazánkhoz kapcsolódó Fiumét kormányaink Magyarország tengeri kapujává kívánták fejleszteni, ezért nagy fontosságot tulajdonítottak a tengeri hajózás korszerű átalakításának. A kiegyezés körüli években Fiume az Osztrák–Magyar Monarchia hagyományos típusú tengeri hajózásának központja: kikötőjében 1871-ben 165 hosszú járatú nagy vitorlás volt regisztrálva 79 ezer tonna űrtartalommal. Ezek a vitorlások rendszeres járatokat bonyolítottak le nemcsak az Adrián, hanem a Földközi- és a Fekete-tengeren is. A 60-as és 70-es évek fordulóján a vitorlás hajózás utolsó virágkorát élte, s még teljes kapacitással működtek Fiume híres hajóépítő üzemei: 1867 és 1869 között évente 24, egyenként 500 tonnás hosszú járatú vitorlás épült. A 70-es években elsorvadt Fiume vitorlášhajó-építő ipara, s lassan fogyott a nagy vitorlások száma is: 1890-ben már csak 71-et tartottak nyilván 39 ezer tonna űrtartalommal. A gőzhajópark fejlődése azonban nem tudott lépést tartani a vitorlások hanyatlásával, így a horvát–magyar kereskedelmi flotta 83 ezer tonnáról 55 ezer tonnára esett vissza. 1871-ben még csak egy gőzöse volt a flottának, 1891-ben már 40, de mindössze 13 ezer tonna űrtartalommal.

A magyar kormány a 70-es évek második felében angol hajózási vállalatokkal kötött megállapodást Fiume hajóforgalmának lebonyolítására, majd 1882-ben angol, francia és osztrák tőkések és a Kereskedelmi Bank közreműködésével, 2,5 millió forint alaptőkével megalakult az Adria Magyar Tengerhajózási Rt., amely a magyar kormánytól szubvencióban részesült, s ennek fejében rendszeres járatokat létesített a nyugat-európai kikötőkbe.

A kormányzat a 70-es évektől kezdve jelentős beruházásokkal igyekezett Fiume kikötőjét korszerű berendezésekkel ellátni, hogy alkalmassá tegye arra a fontos szerepre, amelyet hazánk kivitelének közvetítésében szánt neki. Fiume forgalma gyors ütemben növekedett, különösen mióta 1873-ban létrejött vasúti összeköttetése Budapesttel. A kikötőben megfordult hajók száma 5 ezerről 11 ezerre, tonnatartalma 317 ezerről 1,7 millióra emelkedett 1876 és 1890 között. Még nagyobb arányú volt az



áruforgalom növekedése: a tengeri úton történő kivitel mennyisége 1873 és 1890 között 52 ezer tonnáról 547 ezer tonnára, értéke 6,5 millió forint-ról 60 millióra emelkedett.

A vasutak rohamos, a hajózás mérsékelt fejlődése mellett erősen háttérbe szorult az úthálózat fejlesztése. Útjaink három kategóriára oszlottak. Az állami közutakat az államépítészeti hivatalok kezelték, s fenntartásukra az állam 3 millió forintot fordított évente. Az országutak nagyobb része a megyék kezelésében volt; fenntartásukra és építésükre az 1844-es törvény értelmében fennállott – 1890-ben megszüntetett – kötelező közmunka szolgált, amelyet egyre inkább pénzben váltott meg a lakosság. Az utak harmadik kategóriáját a községi utak alkották. Szilárd burkolattal csak a mintegy 6 ezer km hosszú állami úthálózat rendelkezett. A 33 ezer km megyei útnak egyharmada egyáltalán nem volt kiépítve, a 45 ezer km községi út pedig túlnyomórészt dűlőút volt.

A kiegyezés után rohamosan fejlődött a postaszolgálat. 1868 és 1890 között a postahivatalok száma 1337-ről 4308-ra, a távíróhivataloké 404-ről 1804-re, a távíróvonalak hossza pedig 8 ezer kilométerről 21 ezerre növekedett. A posta 1868-ban 25 millió levelet és egymillió táviratot továbbított, 1890-ben pedig már 172 millió levelet és 7,6 millió táviratot. 1869-ben az Osztrák–Magyar Monarchiában vezették be a világon elsőként a postai levelezőlapot. Külön magyar bélyegeket 1871 óta adtak ki. 1881. május 1-én indult meg a budapesti távbeszélő-szolgálat, majd a nagyobb vidéki városok is sorra bekapcsolódtak a telefonhálózatba, amelyet 1888-ban államosítottak. Az előfizetők száma 1890-ben az egész országban alig haladta meg a 2 ezret.

#### VÍZÉPÍTÉS

A modern szállítási és hírközlési hálózat kiépítésével egyenrangú vállalkozást képviseltek a korszak nagy vízépítési munkálatai. A 19. század első felében Magyarország területének mintegy 13%-át, több mint 3,8 millió hektárt rendszeresen, egy-egy évtized folyamán többször is előtöttek a medrűkből kilépő szabályozatlan folyók. A Nagy- és Kisalföld területének több mint a fele volt ilyen árterület, ahol egy-egy árvíz nyomán valóságos beltengerek jöttek létre, s az áradat levonulása után is több százezer holdnyi területen rekedtek meg a lefolyástalan belvizek. A Tisza és mellékfolyóinak árterülete meghaladta a 2 millió hektárt.

A Tisza szabályozása az 1840-es években indult Széchenyi István kezdeményezésére, Vásárhelyi Pál tervei szerint. A munkálatok nagy részét az 50-es és 60-as években elvégezték, majd a kiegyezés után, a tiszai kormánybiztosság irányításával 1875-re befejezték. 112 átvágással 486 kilométerrel rövidítették meg a Tisza útját, megszüntetve ezzel a vízfolyást lelassító hatalmas kanyarokat. Hasonló módon szabályozták a Tisza mellékfolyóit is. A folyók szabályozásával párhuzamosan haladt az időnként előntött területek ármentesítése az érdekelt birtokosokból és községekből alakult ármentesítő társulatok közreműködésével, amelyeket a Tiszavölgyi Társulat fogott össze. Az 1870-es és 1880-as évek nagy tiszai árvizei – amelyek közül az 1879-es Szegedet is romba döntötte – nyilvánvalóvá tették, hogy a nagy mű még korántsem befejezett, ezért jelentős állami beruházásokkal ismét megkezdték a munkát: a medret kimélyítették, a védőtöltéseket megerősítették és magasságukat is növelték.

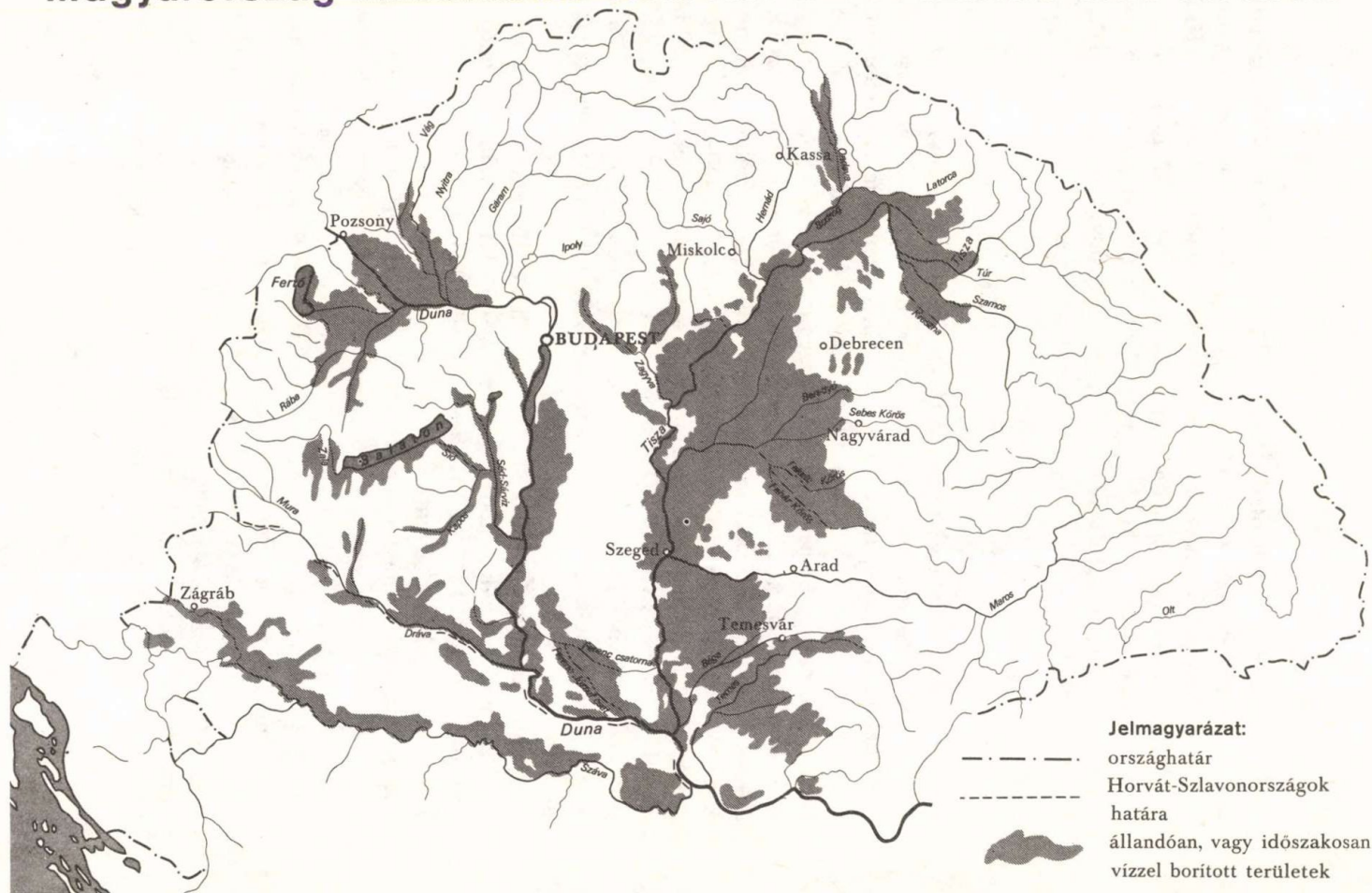
A kiegyezés után került sor a Duna rendszeres és egységes szabályozására. A 70-es években a budapesti Dunapartot, majd a fővárostól délre eső Duna-szakaszt szabályozták. 1886-ban indult meg a Felső-Duna szabályozása (Dévénytől Győrig), 1889-ben pedig – nemzetközi megbízatás alapján – nagyszabású munkálatok kezdődtek a Vaskapu hajózási akadályainak elhárítására.

A folyószabályozásokat és az árvízvédelmet kiegészítették a nagy terjedelmű belvizek levezetésére indított munkálatok, amelyeket az 1879-ben szervezett állami kultúrmérnöki szolgálat irányított, Kvassay Jenő vezetésével. A 80-as években épült a Lónyay-csatorna a Nyírség több mint 50 ezer holdnyi belvizeinek, az ún. Nyírvizeknek levezetésére. Hasonló lecsapolási munkálatok folytak az ország többi részén is.

Az állam 1867 és 1890 között 55 milliót fordított a folyók szabályozására, az ármentesítő társulatok által a gátakba és levezető csatornákba beruházott összeg pedig meghaladta a 100 millió forintot. 1895-ben az ármentesített terület már 3,6 millió hektárra terjedt, a töltések hossza meghaladta a 4 ezer km-t, a belvízlevezető csatornáké pedig a 3 ezret. A töltések és csatornák építésénél 240 millió m<sup>3</sup> földet mozgattak meg, s a folyóátvágásokból kiemelt föld is megközelítette a 100 millió m<sup>3</sup>-t. Ezek a hatalmas vízépitési munkálatok méreteiket és az érintett területek gazdasági és életviszonyaira gyakorolt átalakító hatásukat tekintve egyedül állottak a korabeli Európában, s Kvassay Jenő joggal nevezte e



# Magyarország vízborította területei a 19. század első felében



vállalkozást „második honfoglalásnak”. Az ármentesített területek alkalmassá váltak rendszeres művelésre. A lecsapolásokkal megszűnt a mocsaras és belvizes vidékek korábban elterjedt népbetegsége, a malária. A vízépítéssel és vasútépítéssel kapcsolatos nagyszabású földmunkák a 70-es–80-as években az alföldi agrárproletárok tízezreinek biztosítottak rendszeres foglalkoztatottságot. A Tisza-vidéki falvakban ekkor alakult ki a hazai földmunkásság sajátos rétege, a kubikosság.

### KÜLKERESKEDELEM

A 19. század közepén kiteljesedő tőkés világgazdaság egyik legszembe-tűnőbb jelensége volt a nemzetközi áruforgalom gyors növekedése. 1830 és 1890 között az európai országok kivitelének volumene kerekén megtízszereződött, ami átlagosan évi 4%-os növekedésnek felel meg. Különösen az 1850-es és 1860-as években volt igen gyors a fejlődés, elsősorban a szállítás forradalma, az európai vasúthálózat kiépülése következtében. De az ebben az időszakban uralkodó szabadkereskedelmi politika is hozzájárult a nemzetközi árucseréhez. Az európai országok exportja – változatlan árakon számítva – évente átlagosan 5,2%-kal növekedett 1850 és 1870 között. A megelőző két évtizedben az átlagos évi növekedési ütem 4% volt, 1870 és 1890 között pedig 3%-ra mérséklődött, s az 1850-es és 60-as évek fejlődési ütemét a 20. század közepéig nem érte el többé.

Számításaink szerint a Habsburg-monarchia és Magyarország külkereskedelmi forgalmának fejlődési üteme valamivel felülmúlta az európai átlagot: kivitelük 1850 és 1870 között 5–6%-kal, 1870 és 1890 között 3–4%-kal növekedett évente.

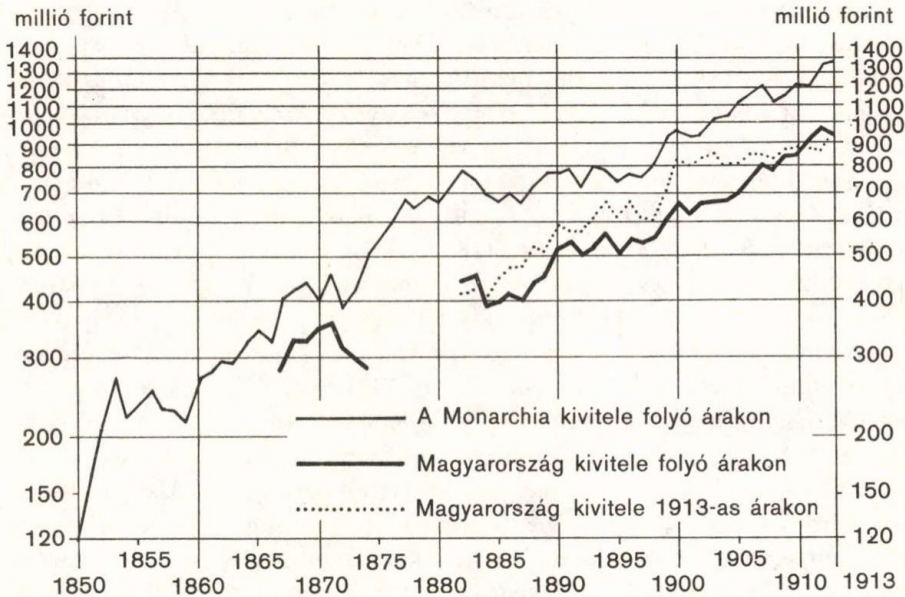
A nemzetközi áruforgalom növekedésében világszerte a mezőgazdasági termékek játszottak vezető szerepet, a kicserélt áruk kétharmada nyersanyag és élelmiszer volt. A Habsburg-monarchia kivitelében 1854–58 és 1864–68 között 29%-ról 44%-ra emelkedett a nyerstermékek részaránya. Az élelmiszeripari termékek részesedése az 1850-es években még csak 3% volt, az 1870-es évek végére pedig elérte a 17%-ot, miközben a textilipari cikkek részesedése 36%-ról 11%-ra csökkent a kivitelben. A Monarchia behozatala mindvégig nagyjából fele-fele arányban oszlott meg az ipari és a nyerstermékek között, bár ez utóbbiak részaránya hosszú



15. táblázat

Az Osztrák–Magyar Monarchia külkereskedelmi forgalma (1840–1900)  
(évi átlagok, millió osztrák értékű forintban)

Év	Kivitel	Behozatal	Kiviteli (+), illetve behozatali (–) többlet
1840 – 1847	117,6	125,3	– 7,7
1851 – 1855	221,2	206,0	+ 15,2
1856 – 1860	238,6	258,7	– 20,1
1861 – 1865	305,8	249,7	+ 56,1
1866 – 1870	399,9	350,1	+ 49,8
1871 – 1875	466,6	582,9	– 116,3
1876 – 1880	655,3	562,4	+ 92,9
1881 – 1885	725,4	618,3	+ 107,1
1886 – 1890	727,6	568,2	+ 159,4
1891 – 1895	770,4	665,7	+ 104,7
1896 – 1900	850,0	786,7	+ 63,3



6. ábra

Az Osztrák–Magyar Monarchia és Magyarország kivitelének alakulása (1850–1913)

távon némiképp növekedett. A Monarchia gabona- és lisztkivitele 1851 és 1855 között évi átlagban 64 ezer tonna volt, 1867 és 1870 között pedig már meghaladta az egymillió tonnát.

A Monarchia kivitelének fele Németországba irányult, ezen kívül Anglia, Olaszország és a balkáni országok voltak a legfontosabb külkereskedelmi partnerei, bár ez utóbbiak részesedése a Monarchia külkereskedelmi forgalmában fokozatosan csökkenő irányzatot mutatott.

A Habsburg-monarchia vámpolitikája 1848 előtt – Európa többi országához hasonlóan – protekcionista jellegű volt, sőt bizonyos áruk behozatalát egyenesen tilalmazta. Az európai országok külkereskedelmi politikájában az 1850-es, s különösen az 1860-as években egyre inkább a szabad kereskedelem elvei érvényesültek. A Habsburg-monarchia 1852-ben és 1854-ben életbe léptetett általános vámtarifái, majd ez utóbbi ismételt módosításai fokozatosan csökkentették a vámtételeket, és megszüntették a behozatali és kiviteli tilalmakat. A vámbevételek 1851-ben az összes behozott áruk értékének 13%-át tették ki, 1860-ban már csak 6,2%-át, a 70-es években pedig 3 és 4% között ingadoztak.

1865 és 1867 között a Monarchia szabad kereskedelmi alapon, a legnagyobb kedvezmény kölcsönös biztosításával kötött kereskedelmi és vámszerződést a német vámegyesülettel, Angliával, Franciaországgal és Olaszországgal. Már a magyar kormány is közreműködött a német vámszerződés 1868. évi revíziójában, az 1869. évi angol pótszerződés megkötésében, valamint a Svájjal (1868), a távol-keleti országokkal (1869), Spanyolországgal (1870), Portugáliával (1872) és Svédországgal (1873) kötött egyezményekben. Ezek a szerződések biztosították a magyar agrártermékek gyakorlatilag vámmentes kivitelét a közép- és nyugat-európai országokba. Fontos lépés volt a Romániával, majd a Szerbiával kötött kereskedelmi szerződés 1875-ben, illetve 1881-ben. Mindkét egyezmény kölcsönös vámmentességet biztosított a legfontosabb kiviteli cikkek számára.

A mezőgazdasági jellegű, nagy agrárkivitelt lebonyolító Magyarország számára kedvező volt a szabadkereskedelmi politika, a lajtántúli ipari érdekeltségek azonban mindvégig tiltakoztak ellene, és sikerült is elérniük legalább mérsékelt ipari védővámok fenntartását. Az 1873-as válságot követő depresszió, valamint a gabonaértékesítési válság kibontakozása idején a szárazföldi Európa országaiban ismét védővamos tendenciák



kezdték érvényesülni. Bismarck már 1876 végén „harci vámokat” helyezett kilátásba a magyar agrárkivitel ellen. A 70-es évek végén, midőn a 60-as években kötött kereskedelmi szerződések lejártak, a Monarchia számára is véget ért a szabad kereskedelem időszaka. Fő külkereskedelmi partnere, Németország 1879-ben vámot vetett ki a gabonára és az állatokra, s a vámtételeket a 80-as évek folyamán ismételten emelte. Hasonlóképpen járt el a többi európai ország is, s több mint egy évtizeden át a védővamos elzárkózási törekvések és az azt kifejező autonóm vámtarifák szabták meg a nemzetközi áruforgalom alakulását, amelynek növekedése erősen le is lassult. A 19. század első felének rendkívül magas, prohibítív jellegű vámjaihoz való visszatérésről természetesen nem volt szó, s nem került sor behozatali tilalmak alkalmazására sem (legfeljebb állategészségügyi okokból).

Az Osztrák–Magyar Monarchia 1878-ban törvénybe iktatott új általános vámtarifája csak bizonyos iparcikkek vámját emelte fel. Ezeket az 1882. évi vámtarifa még tovább növelte, s mérsékelt vámokat szabott ki a mezőgazdasági behozatalra is. Az 1887-es vámtarifa – amely a századfordulóig érvényben volt – már teljes mértékben alkalmazkodott az európai védővamos fordulathoz: az ipari és az agrárvámokat egyaránt jelentősen emelte. A Monarchia védővámjai azonban európai viszonylatban közepes szinten mozogtak, s meg sem közelítették azokat a magas értékeket, amelyekkel Franciaországban, Olaszországban, Spanyolországban, Portugáliában, s különösen Oroszországban találkozunk. A vámbevételek az 1880-as és 1890-es években a behozatal értékének 8–9%-áig emelkedtek (Oroszországban a behozatal 28%-át tették ki, az Amerikai Egyesült Államokban 18%-át). Az 1886-ban lejárt román kereskedelmi szerződést 3 évig nem sikerült megújítani. Az 1886 és 1889 közötti ún. vámháború éveiben a Monarchia korlátozta a román állat- és gabonabehozatalt, Románia pedig magas vámokkal sújtotta az osztrák és magyar iparcikkeit, s így Romániába irányuló kivitelünk a korábbinak felére, behozatalunk pedig tizedére csökkent.

Kivételesen fontos szerepe volt a külkereskedelemnek Magyarország gazdasági fejlődésében. A kiegyezést követő években a kivitel értéke elérte a nemzeti jövedelem 30%-át. Ilyen magas exporthányaddal egyetlen más olyan európai országban sem találkozunk, amelyre nézve adatck állnak a rendelkezésünkre (az európai átlag 1870-ben 11% körül volt).

16. táblázat

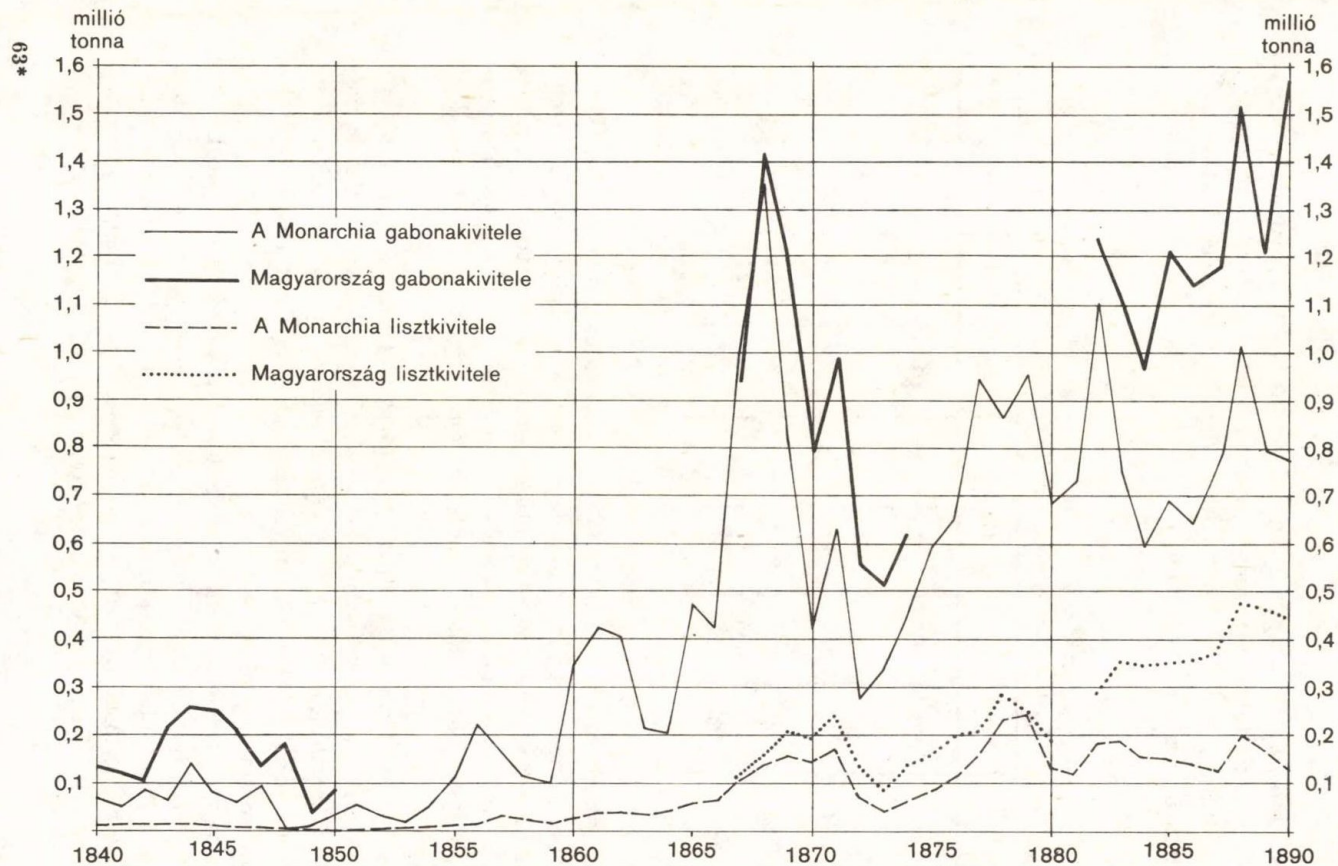
Magyarország és Horvátország külkereskedelmi forgalma  
(évi átlagok, millió osztrák értékű forintban)

Év	Kivitel	Behozatal	Kiviteli (+), illetve behozatali (–) többlet
1845	75,3	71,9	+ 3,4
1867 – 1870	321,3	340,1	– 18,8
1871 – 1874	314,9	467,4	– 152,5
1882 – 1885	421,5	459,9	– 38,4
1886 – 1890	451,1	448,5	+ 2,6
1891 – 1895	529,4	525,2	+ 4,2
1896 – 1900	580,3	570,8	+ 9,5

Sajnos Magyarország külkereskedelmi forgalmáról 1850 és 1866 között nem készültek kimutatások, az 1867 és 1874 közötti adatgyűjtést pedig maguk az azt feldolgozó korabeli statisztikusok is hiányosnak minősítették. A rendszeres külkereskedelmi statisztikai adatgyűjtés csak 1882-ben vette kezdetét. Ezek a töredékes adatok is jól mutatják külkereskedelmi forgalmunk nagyarányú növekedését az 1850-es és 1860-as években, lelassulását 1871 és 1882 között, majd újabb fellendülését a 80-as években.

A kivitel átlagos évi növekedése – változatlan árakon számítva – 1845 és 1868 között meghaladta az 5%-ot, az 1870-es években 2,5%-ra csökkent, majd a 80-as években 4,3%-ra emelkedett. A gyors növekedéssel párhuzamosan átalakult a kivitel áruösszetétele is. Az 1840-es években az export 89–90%-a mezőgazdasági nyerstermék volt, s ennek is nagyobb fele élő állat és állati termék (gyapjú). A kiegyezés utáni években a nyerstermékek részaránya 64%-ra csökkent, s közöttük a gabona (29%) került az első helyre. A kivitel 36%-a ekkor már ipari termék volt (ebből 15% élelmiszeripari). A gabona és a liszt együttesen a kivitel 38%-át adta. A továbbiakban az export szerkezete már nemigen módosult, bár a gabona részesedése csökkent, a liszté pedig emelkedett. A búza egyre növekvő részét exportáltuk lisztté feldolgozva. Magyarország – az Amerikai Egyesült Államok után – a világ második liszt-exportőre volt a 19. század utolsó negyedében. A kiegyezés utáni években a búzatermés 39–40%-a,





7. ábra

Az Osztrák–Magyar Monarchia és Magyarország gabona- és lisztkivitele (1840–1890)

az egész gabonatermés egynegyede, a 80-as években pedig 33, illetve 18%-a került kivitelre. A gabona és a liszt mellett a sertés, a bor, a gyapjú és a fa voltak hazánk fő kiviteli cikkei. A 80-as évek végén lendült fel a szarvasmarha- és a cukorkivitel.

17. táblázat

Magyarország és Horvátország fő kiviteli árucikkei  
(évi átlagok ezer tonnában, illetve ezer darabban)

Év	Búza	Egyéb gabona*	Liszt	Gyapjú	Bor	Cukor	Sertés	Szarvasmarha
1841 – 1845	121	100	7	15	11		358	130
1867 – 1870	565	526	166	15	55	17	644	33
1871 – 1874	243	431	145	14	63	13	750	65
1882 – 1885	521	611	336	12	94	23	624	91
1886 – 1890	646	685	422	12	139	27	722	146
1891 – 1895	550	855	556	10	79	55	998	186
1896 – 1900	446	1147	607	8	72	125	314	271

\* Rozs, árpa, zab, kukorica

A behozatalban mindvégig 80% körül mozgott az ipari termékek aránya, s ezek háromnegyed része fogyasztási cikk, túlnyomórészt textil-áru és ruházat volt. A kiegyezés utáni években átmenetileg erősen megnőtt a beruházási javak részaránya az importban, a 80-as években pedig a további ipari feldolgozásra kerülő félgyártmányoké mutatott emelkedő irányzatot.

Magyarország nemzetközi áruforgalmában szét kell választanunk egyfelől a Monarchia közös piacán belül végbemenő árucserét – amelyet megkönnyített a politikai kapcsolat, a vámok hiánya és a közös pénzrendszer –, másfelől pedig a vámkülföldi országokkal folytatott tulajdonképpeni külkereskedelmet.

A közös vámterületen belüli áruforgalom értéke mindvégig meghaladta Magyarország egész külkereskedelmének háromnegyed részét. Különösen a behozatalban volt nagy és növekvő irányzatú a Monarchia másik felének részesedése. A kivitel nagy felfutása viszont az 1860-as években részben a vámkülföldi export gyors növekedésével állott kapcsolatban. A 80-as



18. táblázat

Magyarország és Horvátország külkereskedelmi forgalma a közös vámterületen és a vámkülföldi országokkal

	1845	1882-85	1886-90	1891-95
<i>Évi átlagok, millió osztrák értékű forintban</i>				
A közös vámterületen				
Kivitel	62,9	298,8	330,4	399,5
Behozatal	57,5	377,0	387,3	435,0
Behozatali ( - ), illetve kiviteli ( + ) többlet	+ 5,4	- 78,2	- 56,9	- 35,5
Vámkülfölddel				
Kivitel	12,5	122,7	120,7	129,9
Behozatal	14,5	83,1	61,2	90,2
Kiviteli ( + ), illetve behozatali ( - ) többlet	- 2,0	+ 39,6	+ 59,5	+ 39,7
<i>Százalékos megoszlás</i>				
Kivitel				
a közös vámterületre	83,4	71,0	73,3	75,5
vámkülföldre	16,6	29,0	26,7	24,5
Behozatal				
a közös vámterületről	79,9	82,0	86,4	82,8
vámkülföldről	20,1	18,0	13,6	17,2

és 90-es években azonban a közös vámterületre irányuló kivitel már gyorsabban nőtt, mint a vámkülföldi export. A külkereskedelmi adatok azt mutatják, hogy a Monarchia két felének kölcsönös gazdasági egymásra utaltsága a 19. század végén növekedett: Ausztria kivitelében és behozatalában is nőtt Magyarország részesedése. Ausztria azonban korántsem volt oly nagy mértékben ráutalva a Magyarországgal való külkereskedelmi kapcsolatra, mint megfordítva. Magyarország részesedése Ausztria behozatalában és kivitelében az 1840-es években 35-36%, az 1880-as és 90-es években pedig 39-40% volt. A Monarchia vámkülföldi külkereskedelmében Magyarország részesedése meglehetősen csekély volt: az 1840-es években 11%; a 80-as években a Monarchia exportjában való részesedésünk 17%-ra emelkedett, az importban pedig 11 és 14% között ingadozott.

A közös vámterülettel folytatott árucserére az agrár-ipari munkamegosztás nyomta rá bélyegét. A Lajtántúlra irányuló magyar kivitel túl-

19. táblázat

Magyarország és Horvátország külkereskedelmének áruszerkezete (%-ban)

Árucsoport	Összes forgalom		Közös vám- területen	Vámkülföldi forgalom
	1867 – 1871	1882 – 1886	1882 – 1886	1882 – 1886
<b>KIVITEL</b>				
Gabona	28,6	21,7	23,4	17,3
Egyéb növényi termék	8,8	12,1	11,0	14,9
Állat és állati termék	24,7	26,3	29,4	18,6
Egyéb nyerstermék	1,4	1,1	1,3	0,6
<i>Nyerstermékek összesen</i>	63,5	61,2	65,1	51,4
Liszt	9,9	12,5	10,5	17,6
Egyéb élelmiszeripari termék	5,5	5,3	5,8	3,9
Faipari termék	3,9	5,1	2,9	10,5
Egyéb ipari termék	17,2	15,9	15,7	16,6
<i>Ipari termékek összesen</i>	36,5	38,8	34,9	48,6
Összes kivitel	100	100	100	100
<b>BEHOZATAL</b>				
Nyerstermékek	16,0	17,8	9,4	58,5
Félgártmányok	4,4	12,9	12,6	14,6
Késztermékek	79,6	69,3	78,0	26,9
ebből				
beruházási javak	16,6	5,0	4,8	6,1
textil- és bőrárak, ruházati cikkek	36,5	44,4	51,4	10,7
egyéb fogyasztási iparcikkek	26,5	19,9	21,8	10,1
Összes behozatal	100	100	100	100

nyomó része – az 1840-es években 90%-a, az 1880-as években azonban már csak 65%-a – nyerstermék volt. A kiegyezés után tehát jelentősen megnőtt az Ausztriába irányuló ipari – elsősorban élelmiszeripari – kivitelünk. Az Ausztriából való behozatal 87–90%-át mindvégig iparcikkek, elsősorban textilárak, ruházati cikkek és egyéb fogyasztási cikkek tették ki. A vámkülföldi országokba a 80-as években már fele részben ipari termékeket exportáltunk, azokból pedig főleg ipari nyers- és fűtőanyagokat



és beruházási javakat hoztunk be. A vámkülföldi gabona- és lisztkivitel a 80-as években már stagnált, majd 1890 után csökkenni kezdett. Az európai piacokról kiszorult magyar gabonát és lisztet a század végén egyre nagyobb mennyiségben vette fel a közös vámterület.

Vámkülföldi külkereskedelmi partnereink között Németország állt az első helyen a kivitel 11–12%-ával (a behozatalnak viszont csak 4–5%-a jött onnan). Az exportban egyenként 2–3%-ban részesedett Anglia, Franciaország, Svájc és a Balkán, a behozatalban pedig a balkáni országok állottak az első helyen (8% körül), részesedésük azonban a román vámháború idején erősen visszaesett.

### BELKERESKEDELEM

A belső áruforgalomra vonatkozóan nem rendelkezünk olyan mennyiségi és értékadatokkal, mint a külkereskedelem esetében. A nemzetközi áruforgalomhoz hasonló gyors növekedésére azonban több közvetett adatból következtethetünk. A kereskedelemmel és szállítással foglalkozók számának növekedése többszörösen felülmúlta a mezőgazdaságban és iparban foglalkoztatottakét (lásd 20. táblázat).

1869 és 1890 között a kereskedelemben foglalkoztatottak száma 67%-kal növekedett. Ausztriában ugyanezen idő alatt csak 21%-kal nőtt a kereskedelemben dolgozók száma, Németországban viszont kerekén megkétszereződött. A magyar kereskedelem fejlettségi szintje a gyors növekedés ellenére is elmaradt a közép-európai átlagtól. 1890-ben Németországban 23 kereskedő jutott ezer lakosra, Ausztriában 15, Magyarországon csak 11. Az áruforgalom fejlődésének másik mutatója az áruszállítás növekedése: a magyar vasutak és gőzhajójáratok 1866-ban 4 millió tonna, 1890-ben pedig 24 millió tonna árut szállítottak.

A 19. század második felében – elsősorban a vasúthálózat kiépülése következtében – teljessé vált az országos piac egységesülésének már korábban megindult folyamata. A különböző kiterjedésű és fejlettségű regionális és helyi piaci körzetek fokozatosan mind betagozódtak ebbe az egységes országos piacba. Bizonyos sajátos jellegüket és funkciójukat nem veszítették el ugyan teljesen, de korábbi önállóságuk megszűnt, funkciójuk átalakult. Az országos piac belső szerkezete is lényeges átalakuláson

20. táblázat

A kereskedelemmel és szállítással foglalkozók számának alakulása Magyarországon  
(1857 – 1890)

Foglalkozási csoport	1857	1869	1890	Növekedés %-ban 1869 – 90
Kereskedelem:				
önálló	40 826	55 466	85 764	54,6
alkalmazott	23 084	41 955	77 204	84,0
Kereskedelem összesen	63 910	97 421	162 968	67,3
Szállítás		26 784	71 384	166,5
Kereskedelem és szállítás együtt		124 205	234 352	88,7

ment keresztül. A korábbi országos vagy regionális piaci központok egy része elsorvadt, helyettük máshol alakultak ki új centrumok, azonban lassanként ezek is alárendelődtek az országos piac egyetlen valódi központjának, Budapestnek. A főváros – kedvező helyzeti energiáira támaszkodva és a kormányzat politikájától is támogatva – a kiegyezés utáni évtizedekben nőtt igazán az ország gazdasági centrumává, mindenekelőtt a vasúthálózat, a hitelélet és a nagykereskedelem központjává.

Az 1860-as években még Győr volt a gabonakereskedelem központja, ide gyűlt a kivitelre kerülő gabona. Az 1870-es és 80-as években azonban a főváros – a vasút segítségével és nagykereskedőinek tőkeerejére támaszkodva – átvette a vezetést, és sorra a budapesti terménykereskedő burzsoázia irányítása alá kerültek Dél-Magyarország korábban önálló gabonapiacai – Szeged, Temesvár, Baja – is. A fővárosi kereskedők nemcsak felvásárolták, összegyűjtötték, raktározták és külföldre expedálták az Alföld gabonáját, hanem iparilag is feldolgozták. A világviszonylatban élre kerülő magyar liszt kivitel túlnyomórészt az 1860–70-es években létesült fővárosi nagymalmok termelésén alapult. Országos központjává vált Budapest egyéb mezőgazdasági termékek és az állatok kereskedelmének is.

A vidéki városok korábban önálló kereskedői fokozatosan a budapesti nagykereskedők bizományosaivá váltak. A néhány száz fővárosi nagykereskedő cég egy-két évtized leforgása alatt a maga kezében összpontosította az ország egész nagykereskedelmét, s ezen az a tény sem változ-



tatott, hogy nagyrészt ők sem voltak teljesen önállóak, hanem a nemzetközi áruforgalom lebonyolításában a bécsi és a nyugat-európai nagy kereskedelmi cégekkel szemben voltak függő viszonyban. A nagykereskedelemnek a fővárosban való összpontosulását jelentékenyen előmozdították olyan intézmények is, mint az 1864-ben létesült pesti áru- és értéktőzsde. A kiegyezés körüli években egyes vidéki városokban is alakultak hasonló intézmények, de a nagybani áru- és értékpapírüzlet országos központjává a pesti tőzsde vált.

Ezekben az évtizedekben a mezőgazdaság mellett a kereskedelem a tőkeképződés fő területe, s éppen a tőkés szektor fejlődése szempontjából talán még a mezőgazdaságnál is fontosabb, mert a kereskedelemben felhalmozott tőkék gyorsabban, mozgékonyabban áramlanak át a gazdaság egyéb területeire. A modern bankrendszer, a gyáripár, a vasúthálózat létrehozásában a kereskedő tőkések a kezdeményezők, de szerepet vállalnak a városi építkezések fellendítésében, sőt a mezőgazdaság tőkés átalakításában is, hiszen sokan földbirtokot vesznek vagy bérelnek közülük.

A magyarországi kereskedelem a kiegyezést követő negyedszázadban sajátos, átmeneti kettősséget mutat: egymás mellett élnek és prosperálnak a kereskedelem hagyományos, prekapitalista és modern, tőkés formái. A nemzetközi kereskedelemben és a legfontosabb tömeges árucikkek országos forgalmában már a modern tőkés nagykereskedelem formái és technikái uralkodnak. A kereskedelem alsóbb, regionális és helyi szintjein azonban tovább élnek, sőt terjeszkednek is a hagyományos formák: a vásárok, a piacok és a házalás.

A vásárok a 19. század második felében már elvesztették nemzetközi és országos jelentőségüket. A pesti nagykereskedők 1855 után már nem vesznek részt az egykor oly fontos pesti vásárokon. „Az áruüzletben a hetvenes évek végén kezdték Pesten érezni, hogy a vásárok nem hoznak tömeges vevőket . . . A terményekben még manapság is van a vásároknak jelentőségük, de helybők már kezdenek az »auktiók«, a nyilvános árverések lépni” – írja a pesti nagykereskedelem monográfusa az 1890-es években.<sup>47</sup> A vásárok helyi szerepe azonban továbbra is megmaradt, sőt

<sup>47</sup> PÓLYA JAKAB, A pesti polgári kereskedelmi testület és a budapesti nagykereskedők és nagyiparosok társulata története. Bp. 1896. 31.

számuk még szaporodott is, ahogy vidéken is visszaszorulóban volt az önellátás, nőtt a nem mezőgazdasági és a városi népesség száma. A vásártartó községek és az országos vásárok száma 1855 és 1896 között megkétszereződött. 1895-ben 1477 városban és községben 4707 országos vásárt tartottak, s 269 községben voltak hetivásárok. A vásárokon és piacokon még nagyrészt maguk a kistermelők árulták portékáikat. A híres debreceni gubások közül egy-egy mester még a 20. század elején is átlagosan 15 vásáron vett részt évente. Egyre fontosabb szerepet játszottak azonban a hivatásos vásározó kereskedők, akik árukészletükkel járták az országos és hetivásárokat. A kisiparosok termékeinek egyre nagyobb részét vásárolták fel a kereskedők. 1890-ben 8500 vásári és piaci árust és 13 700 házalót írtak össze, vagyis a kereskedelemmel foglalkozók 14%-a, az önálló kereskedőknek pedig 26%-a a hagyományos kereskedelemhez tartozott. A belső árucseré lebonyolításában azonban ténylegesen jóval nagyobb volt a hagyományos formák szerepe, hiszen a kistermelők és a fogyasztók közötti közvetlen kapcsolat még általánosan elterjedt volt, s az áruk jelentős része kereskedők közbejötté nélkül cserélt gazdát a vásárokon és piacokon.

Az 1890-es népszámlálás adatai azt mutatják, hogy már eléggé előrehaladt a kiskereskedelem korszerű formáinak a kialakulása is. A 86 ezer önálló kereskedő közül 58 ezer (67%) rendelkezett állandó üzlettel, főleg a városokban és a nagyobb településeken. Közülük 27 ezer volt szatócs, vegyeskereskedő és zsibárus, aki sokféle árucikket árult, 31 ezer pedig valamilyen szakosított üzletet tartott fenn. A legtöbb természetesen az élelmiszer-kereskedő volt: a szatócsokon kívül is 10 ezer. 8 ezren foglalkoztak mezőgazdasági termékekkel és állatokkal, 6 ezren textilárukkal és ruházati cikkekkel. 2 és fél ezer volt a tüzelőkereskedések száma, mintegy ezer-ezer az építőanyagokat, valamint a vas- és fémárukat és gépeket árusítóké. Fa-, bőr-, papír- és díszműárut 1800, könyvet és műtárgyat 400, vegyi cikket 200 boltban árultak. A kereskedelem tehát folyamatossá, rendszeressé vált. Az egész országban elterjedtek az állandó üzlethelyiségek – a kisebb falvakban is volt már legalább egy szatócsüzlet –, s jelentős mértékben előrehaladt az üzlethálózat szakosodása is.



#### 4. AZ IPAR FEJLŐDÉSE

##### AZ IPAROSODÁS AKADÁLYAI ÉS ÖSZTÖNZŐI

Magyarország lényegesen elmaradottabb gazdasági-társadalmi struktúrával, a gazdasági fejlettség viszonylag alacsonyabb szintjén érkezett el a modern iparosodás küszöbére, mint azok a nyugat- és közép-európai országok, amelyekben a 18. század végén, illetve a 19. század első felében vette kezdetét az ipari forradalom. A gépi nagyipar technológiai és szervezeti normái viszont az angol ipari forradalom óta – a fejlett ipari országokban végbement gyors fejlődés eredményeképpen – számottevően emelkedtek. A 19. század utolsó harmadában egy korszerű és versenyképes gyáripar kialakulása viszonylag fejlett általános gazdasági környezetet, kiépített vasúti hálózatot, kereskedelmi és hitelszervezetet, jelentős vállalkozói, szervezési és műszaki szakismeretet és tapasztalatot, nagyszámú ipari szakmunkásgárdát s nem utolsósorban nagyarányú tőkebefektetést igényelt. Magyarországon a kiegyezés idején az iparosodás mindezen alapvető feltételei és tényezői hiányoztak, vagy legalábbis nem állottak a megkívánt fejlettségi fokon. Modern iparosodásunk rendkívül szűk és elmaradott hagyományos ipari alapokra épült. A városi és falusi kézművesipar alacsony színvonala, a tőkés ipar preindusztriális formáinak (manufaktúrák, tőkés háziipar) szerény fejlettsége, az iparúzóknak a népességhez viszonyított csekély arányszáma következtében ipari termelőerőink sem mennyiségi, sem minőségi tekintetben nem feleltek meg a gépi nagyipar korszerű követelményeinek.

A belső termelőerők fejletlenségét importált termelési tényezőkkel némiképp ellensúlyozni lehetett ugyan, de a modern nagyipari technológia és szervezet tömeges átvétele, sikeres adaptálása nem volt megvalósítható a belső termelőerők, a nemzetgazdaság nem ipari ágainak, infrastruktúrájának és szolgáltató szektorainak megfelelő fejlettsége nélkül. Bármily jelentős kezdeményezések történtek is egyes iparágakban a gépesítés terén, az ipari forradalom szélesebb sodrású, valamennyi iparágra kiterjedő és tartós kibontakozására nem kerülhetett sor addig, amíg a mezőgazdaság fejlődése, a vasúthálózat, a nagykereskedelmi és hitelszervezet kiépítése, a belső tőkeképződés, valamint az általános és a szakoktatás el nem ért egy bizonyos minimális szintet. A modern iparosodás feltételei

nemzetgazdaságunkban – az 1840-es évek óta végbement jelentős gazdasági fejlődés eredményeképpen – az 1880-as évekre értek meg, s ekkor kerülhetett sor a nagyipari fejlődés igazi fellendülésére.

A belső termelési tényezők fejletlensége következtében iparosodásunk kezdeti szakaszában igen fontos – mondhatnánk stratégiai – szerepet játszottak a fejlettebb országokból, jelentős részben a Monarchia nyugati feléből importált tőkéek, gépek és termelőberendezések, az onnan átvett műszaki eljárások, üzemszervezési, vállalkozási és finanszírozási formák, s az anyagiaknál jóval fontosabb emberi termelőerők: a külföldről hazánkba jött ipari vállalkozók, mérnökök, művezetők, szakmunkások.

A külföldi vállalkozók, mérnökök és szakmunkások fontos szerepére utal az a tény, hogy még a századfordulón is külföldi illetőségű volt a gyártulajdonosok és igazgatók 12%-a, a műszaki tisztviselőknek, művezetőknek és előmunkásoknak pedig 20%-a. A külföldi szakemberek háromnegyed része a Monarchia másik feléből jött hazánkba. 1890-ben 1134 nagyipari vállalat közül 125 volt külföldi egyéni vállalkozó vagy részvénytársaság tulajdonában, s e gyárakban 16 ezer munkás dolgozott, az összes nagyipari munkások 16%-a. 1875-ben a budapesti gyárakban dolgozó 10 ezer munkás 20,4%-a származott a Monarchia másik feléből, 4,4%-a pedig vámkülföldről. A külföldi származásúak részaránya azonban fokozatosan csökkenő tendenciát mutatott: a fővárosi iparban dolgozó férfiaknak 1870-ben 76, 1890-ben pedig 86%-a volt magyarországi születésű. A külföldi – nagyjából osztrák, kisebbrészt francia, német és angol – tőkés vállalkozók részt vettek nagyiparunk legtöbb ágának fejlesztésében: elsősorban a szén- és vasércbányászatban, a kohászatban, a fa-, cukor-, vegyi- és papíriparban, majd később a textiliparban volt jelentős a külföldi tőke részesedése.

A kiegyezés utáni években az ipari alapítások nagyobb része már a hazai vállalkozók, elsősorban az ipar felé forduló kereskedő (főleg termény-nagykereskedő) burzsoázia nevéhez fűződött. A hazai burzsoázia elsősorban a malom-, szesz- és építőanyag-iparban játszott vezető szerepet, de találkozunk velük – az 1880-as évektől egyre növekvő számban – minden egyéb iparágban is, amelyben kezdetben az osztrák tőke dominált. A hazai nagyipari burzsoázia kialakulásának legfőbb területe vezető iparágunk, a malomipar volt. A pesti kereskedőtőkések mintegy 150 főnyi



csoportja hozta létre a budapesti nagy malomipart, de később e malom-alapító terménykereskedők neveivel találkozunk más iparágakban is (szénbányászat, vasipar, textil-, fa- és vegyészeti ipar). A legtöbben egy egész sor – három vagy több – iparvállalatban és egyéb kapitalista vállalkozásban vállaltak részesedést. A kiegyezés után kapcsolódtak be nagyobb mértékben az ipari alapításokba a vidéki kereskedőtökések is.

A gépi nagyipar kialakulása tehát szoros összefüggésben volt egyrészről a külföldi tőkés vállalkozók magyarországi befektetéseivel, másrészről a hazai mezőgazdasági termékek (gabona, dohány, bor, bőr, fa stb.) forgalmazása során felhalmozódott kereskedelmi tőkének az ipari vállalkozások felé fordulásával. A gyárak alapításának e két uralkodó formájával szemben nálunk alárendelt – de nem jelentéktelen – szerepet játszott a tőkés nagyipar kialakulásának klasszikus, szerves útja, midőn egyes kisipari üzemek – önfinanszírozás, specializálódás és műszaki újítások alkalmazása révén – fokozatosan gyárakká fejlődtek. Erre a legtöbb példát a fém- és gépiparban, valamint a fafeldolgozó iparban találunk. A század végén fennállott gyárainknak mintegy egyharmada volt olyan, amely egykori hagyományos üzemből fejlődött modern nagyüzemmé, kétharmada pedig külföldi vagy hazai tőkések új alapításaként jött létre.

Mind az új gyárak alapításában, mind a kisüzemek gyárrá fejlődésében kitüntetett szerep jutott a részvénytársasági formának, amely lehetőséget nyújtott a tőkefelhalmozás elégtelenségéből fakadó nehézségek áthidalására.

„Más országokban a nagy gyáripár fejlődése jelentékeny részben annak tulajdonítható, hogy az iparúzés által szerzett tőkéek nemzedékről nemzedékre megmaradtak az iparban, és nem föld- vagy házbirtokba, hanem az üzem kiterjesztésére, a vállalat nagyobbítására fordítottak. Így a nyugaton mindenütt nagy számmal találunk egyéni tulajdont képező óriási iparvállalatokat, amelyek fokozatosan fejlődtek, és rendkívüli tőkevagyonot képviselnek. A gyáripár fejlődése hazánkban is jórészt ilyen belterjes módon ment végbe, de az így keletkezett gyárak nagy része is, midőn fejlődésük bizonyos fokot elért, részvénytársulati tulajdonba ment át, mert az egyesek nem rendelkeztek a vállalat folytatásához és megnagyobbításához szükséges tőkével és hitellel.”<sup>48</sup> „A részvénytársaságok nyújt-

<sup>48</sup> Magyarország gazdasági statisztikája. Szerk. LÁNG LAJOS. Bp. 1887. 272.

ják nálunk jelenleg majdnem az egyedüli módot nagyobb gyárvállalatok alapítására. A nagytőke nálunk még ritka, ősrégi családok, melyekben valamely iparág üzése apáról fiúra hagyományszerűleg átszáll, még nincsenek, a töretlen s ennél fogva ismeretlen útra a nagy kockázat miatt egyesek nemigen mernek lépni. Sokkal hamarabb találkozunk nálunk száz ember, ki 50–60 ezer forintnyi tőkét 50–60 különböző vállalatokba fektetni kész, mint 2–3 ember, ki eltökéli magát ugyanannyi tőkét egy vállalatba fektetni, mely ha bukik, azonnal tönkre juttatja tulajdonosát . . . Minél újabb valamely országban az ipar, annál nagyobb a risico, annál szükségesebb a risico megosztása; végre annál kevesebb a hagyományszerű gyáros, ki úgyszólván a gyárban növe fel, maga képes vezetni valamely gyárvállalatot.”<sup>49</sup>

A kiegyezés előtt az ipari részvénytársaságok száma alig haladta meg a tucatot. 1867 és 1873 között 170 új részvénytársaság alakult, ezek jelentős része azonban nem bizonyult életképesnek, 1876-ban 110, 1885-ben 131, 1890-ben pedig 157 ipari részvénytársaság működött hazánkban. Ezeknek mintegy a fele volt új alapítás, másik fele pedig korábbi egyéni cégek átalakítása és kibővítése révén jött létre. Alaptőkéjük 1885-ben 59,3 millió forint, 1894-ben 125,8 millió forint, 1890-ben 31 ezer munkás dolgozott, az összes nagyipari munkásság 30%-a.

Iparunk átalakulása szerves része volt a Habsburg-monarchia egészében végbemenő ipari forradalomnak, tehát a közös vámterületen kialakult gazdasági kapcsolatok és kölcsönhatások – ösztönözve vagy fékezve, segítve vagy akadályozva, de mindenképp meghatározó módon – befolyásolták iparosodásunk útját, kialakuló nagyiparunk szerkezetét, termelési feltételeit, fejlődési lehetőségeit. Ismeretes, hogy Nyugat- és Közép-Európa legtöbb országának ipari forradalmában a textilipar töltötte be a dinamikus vezető szektor szerepét, de kezdettől fogva fontos, s idővel egyre jelentősebb szerep jutott a vas- és gépiparnak is, különösen Közép-Európában, ahol az ipari forradalom időben egybeesett a vasutak kiépülésével. A magyarországi iparosodás ágazati modellje – az időbeli késés, az alacsony indulási szint, a nemzetközi tőkés gazdaságban, s mindenekelőtt a Habsburg-monarchia gazdasági munkamegosztásában elfoglalt

<sup>49</sup> HALÁSZ IMRE, Kisebb iparosainkhoz. *Anyagi Érdekeink*, 1868. okt. 17.



helyzetünk következtében – eltérően alakult. A textilipar, s általában a tömegfogyasztási cikkeket gyártó könnyűipari ágak nálunk a 19. század végéig nem játszottak szerepet az iparosodásban. A tőkés textilipar ipari forradalom előtti formái – a manufaktúrák és a tőkés háziipar – Magyarországon viszonylag későn és szerény mértékben alakultak ki, s nem szolgálhattak alapul a későbbi nagyipari fejlődés számára. Ezen a téren jelentkezett legkorábban és a legerőteljesebben a már kifejelett nyugat-európai és lajtántúli gyáripar versenye is.

Magyarországon az ipari forradalom először azokban az iparágakban bontakozott ki, amelyek a nyersanyagbőség révén komparatív előnyökkel, a fejlett ipari országok kereslete révén széles és dinamikus piacokkal rendelkeztek, s amelyek biztos és nagy profitot ígérve befektetésre vontatták a külföldi és a hazai tőkét. Ilyenek voltak mindenekelőtt az élelmiszeriparok, amelyek nálunk a modern iparosodás vezető ágának funkcióját töltötték be. Malomiparunk már az 1860–70-es években világviszonylatban az élre került, s nemzetközi mértékkel mérve is jelentősen kifejlődött a szesz-, cukor- és dohányipar és a fűrészárugyártás is. Mivel az ipari forradalom kezdetei egybeestek a nagy vasútépítkezésekkel, viszonylag korán gyors fejlődésnek indultak a nehézipar ágai: a szén- és vasércbányászat, a vaskohászat és a gépgyártás; az utóbbiakat a vasútépítésen kívül a mezőgazdaság gépesítése és az építkezések konjunktúrája is ösztönözte. A vas- és gépiparnak nálunk történeti hagyományai is voltak, s ezen a téren az osztrák–cseh ipar versenye sem jelentkezett oly elnyomó erővel, mint a könnyűipari ágakban. Élelmiszeripar, faipar, szén- és ércbányászat, vaskohászat: ezek korai iparosodásunk vezető iparágai, amelyekben az ipari forradalom már az 1850–60-as években jelentős eredményeket ért el, s a kiegyezés utáni években már uralkodóvá vált a gépi technika és a nagyüzemi szervezet.

A kiegyezés után bontakozott ki igazán a nagyipari fejlődés a gépiparban, a téglagyártásban és a papír- és nyomdaiparban. A legjelentősebb a gépipar fejlődése volt: ez az iparág már a 60–70-es évek fordulóján felzárkózott modern iparosodásunk vezető iparágai közé. A többi iparágban még két évtizeden át a hagyományos üzemformák és technikák uralkodtak, a hazai termelés a fogyasztásnak csak kis részét fedezte, s a piac jelentős részét a külföldi – elsősorban az osztrák–cseh – gyáripar tartotta lefoglalva. Ezekben az iparágakban is létesült egy-egy korszerű, gépesített

üzem, de az iparág egésze még nem nőtt ki a hagyományos keretek közül. A 80-as évek második felében figyelhetjük meg a nagyipari fejlődés újabb kiszélesedését: ekkor vette kezdetét a bőr- és üvegipar korszerű átalakítása, ekkor indult meg a gyáripár több új ágának fejlődése (pamut- és jutaipar, cellulózegyártás, olajfinomítás, műtrágyagyártás, elektrotechnikai ipar), s végül ekkor kapott új lendületre a már meglevő nagyipar néhány ága is (cukoripar, téglagyártás, söripár, kohászat, gépgyártás).

A magyarországi iparosodás történetében tehát a kiegyezés utáni két évtized még ahhoz az átmeneti jellegű korszakhoz tartozik, amely 1848 után kezdődött. Egyfelől tovább folytatódott a hagyományos szervezett és technikájú kézművesipar válsága, felbomlása és átalakulása, amely már az önkényuralom éveiben megindult. Másfelől – 1867 után hirtelen fellendülve, majd 1873 után évekre erősen lelassulva – előre haladt a tőkés gépi nagyipar kialakulása, amely már 1848 előtt megkezdődött, de az 1880-as évekig csak néhány vezető iparágra korlátozódott.

Az 1880-as években meginduló nagyipari fejlődés már az iparosodásnak egy új szakaszát jelentette, az ipari forradalom kibontakozását. A szervezeti és technikai átalakulás valamennyi fontosabb iparágra kiterjedt, s egy évtizedes gyors növekedés után a századfordulóra már a gyáripar vált uralkodóvá az ipari termelésben. Az iparosodás fellendülésében – számos más tényező mellett – fontos szerepet játszott az állami ipartámogatás is.

Az 1873-as válságot követő tartós depresszió, majd a gabonaértékesítési nehézségek jelentkezése ráirányította a figyelmet nemzetgazdaságunk egyoldalú agrárjellegének, az ipar elmaradottságának hátrányaira. Az 1870-es évek második felében a gazdasági kiegyezés megújításával kapcsolatos vitákban egyre inkább előtérbe kerültek az iparfejlesztés kérdései, különösen midőn nyilvánvalóvá vált, hogy általánosabb gazdasági és politikai érdekek nem teszik lehetővé az önálló vámterület megvalósítását s védővámok alkalmazását az osztrák–cseh iparral szemben. Egy sor röpirat és cikk kereste annak módzatait, hogyan lehetne a közös vámterület adottságai között is eredményesen fejleszteni a magyar ipart. Egyöntetűen az a vélemény alakult ki, hogy az államnak kell közvetlenül beavatkoznia, s különböző kedvezményekkel és iparfejlesztő intézkedésekkel ellensúlyoznia egyrészt az ipari védővámok hiányát, másrészt gondoskodnia azon „módokról és eszközökről, a melyek segítségével különö-



sen a külföldi tőke... előnyösnek találja nálunk a megtelepedést”.<sup>50</sup> Az ipari nagy- és középburzsoázia érdekképviselői szervei emlékiratokban fejtették ki nézeteiket és kívánságaikat „egy nagyobb szabású gyár-  
ipar létesítése”, valamint „a hazai iparnak állami kedvezmények által való emelése tárgyában”.

Az első állami ipartámogató törvény – az 1881:XLIV. tc. – ezeknek a kívánságoknak egyelőre csak egy részét teljesítette, midőn a fejlesztendő iparágakban már létező vagy újonnan felállítandó, s „a technika jelen fejlődése szerint berendezett” gyárak számára 1895 végéig terjedő adó- és illetékmentességet engedélyezett. 1887-ben ezeket a kedvezményeket a bányavállalatokra is kiterjesztették. Az egyéb javasolt ipartámogató intézkedések (vasúti szállítási kedvezmények, a külföldről behozott gépek vámjának visszatérítése, a közszállításoknál a hazai üzemek előnyben részesítése, az üzemek közvetlen anyagi segélyezése) csak később kerültek megvalósításra. Az 1881-es törvény alapján csaknem 200 ipari üzem – több mint felerészben új alapítás – és 302 mezőgazdasági szeszgyár részesült kedvezményekben, főleg textil-, gép-, építőanyag- és vegyipari üzemek.

Az 1881:XLIV. tc. csak az első lépés volt az állami iparfejlesztés útján, amelyen Magyarországot hamarosan egyéb elmaradott európai országok – elsősorban a balkáni államok – is követték.

1886-ban megalakult „a hazai iparnak a közlekedési vállalatok és állami gyárak részéről nagyobb igénybevétele érdekében szervezett állami bizottság”, majd 1887-ben Baross Gábor közlekedésügyi miniszter bizalmas körrendeletben hívta fel a közlekedési vállalatokat, hogy részesítsék előnyben azokat a hazai gyártmányokat, amelyek megfelelő mennyiségben, minőségben és áron kaphatók. A felhívás nyomán a vasutak és az állami gyárak ipari szükségleteik 85%-át itthon szerezték be. Azt is sikerült elérni, hogy a magyar ipar nagyobb arányban részesüljön a közös hadsereg megrendeléseiben. Az államvasutak vonalain 1890-ben olyan díjszabást vezettek be, amely a hazai gyárak termékeit előnyben részesítette az importált iparcikkokkal szemben. Az 1890:XIII. tc. kiszélesítette mind az állami kedvezmények, mind a kedvezményezett vállalatok kö-

<sup>50</sup> A kolozsvári kereskedelmi és iparkamara jelentése kerülete gazdasági... viszonyairól. 1883–1885. Kolozsvár, 1886. 148.

rét, az 1890:XIV. tc. pedig adókedvezményt biztosított a hazai ipart támogató pénzügyintézeteknek. 1890-ben a kormány kezdeményezésére megalakult a Magyar Ipar- és Kereskedelmi Bank azzal a célkitűzéssel, hogy támogassa ipari vállalatok alapítását és fejlesztését.

### IPARI FOGLALKOZTATOTTSÁG ÉS ÜZEMI STRUKTÚRA

A kiegyezés idején Magyarország Európa legkevesbé iparosodott országai közé tartozott. Ezt jól tükrözik az ipari foglalkoztatottságra vonatkozó népszámlálási adatok is. Magyarországon az aktív népesség 10%-a foglalkozott bányászattal és iparral, Ausztriában 20%-a. Ugyanekkor az ipari keresők arányszáma Nagy-Britanniában már 47, Belgiumban 38, Franciaországban 28, Németországban 27, Olaszországban 23, Norvégiában 14, Svédországban 12, Spanyolországban 12,5% volt.

21. táblázat

Ipari keresők az Osztrák–Magyar Monarchiában (1869)  
(ezer fő)

Iparág	Magyar- ország	Horvát- ország	Ausztria nyugati országai	Galícia, Bukovina és Dalmácia
Bányászat és kohászat	49,5	0,6	93,3	11,0
Építő- és sokszorosító ipar	58,2	4,4	222,8	12,7
Vas-, fém-, gép-, jármű-, fa- és építőanyag-ipar	159,7	12,2	464,8	41,0
Vegy- és élelmiszeripar	78,0	4,3	219,0	29,0
Textil- és ruházati ipar	90,1	3,5	759,0	38,4
Bőr- és papíripar, egyéb feldolgozó ipar	160,4	10,5	263,0	44,8
Nem közvetlenül termelő iparágak (vendéglátó- és fodrászipar stb.)	61,4	4,3	138,1	40,8
Összesen	657,3	39,8	2 160,0	217,7
Összes kereső	6 594,7	733,7	8 368,3	3547,0
Lakosság	13 663,7	1845,8	13 979,9	6415,1
Iparban dolgozók				
az összes keresők %-ában	10,0	5,4	25,8	6,1
a lakosság %-ában	4,8	2,2	15,5	3,4



Az 1869. évi népszámlálás ipari adatainak meglehetősen durva csoportosításából is jól láthatók a magyarországi iparosodás szerkezeti sajátosságai, amelyek egyébként Ausztria keleti és déli országaira is jellemzőek voltak. Ausztria nyugati országaiiban az ipari keresők 35,1%-a dolgozott a textil- és ruházati iparban, Magyarországon csak 13,7%-a. Ugyanakkor viszont nálunk nagyobb volt az élelmiszeriparban, a fém- és faiparban, valamint a hagyományos bőr-, szűcs- és lábbeliiparban foglalkoztatottak arányszáma, mint a Monarchia nyugati felében.

1869 és 1890 között Magyarországon évente átlagosan 1,3%-kal nőtt az ipari keresők száma, Ausztriában csak 0,9%-kal. A magyarországi növekedési ütem európai viszonylatban közepesnek számított. Angliában évente átlagosan 1,2, Belgiumban 0,7, Olaszországban 0,6%-kal nőtt az iparban dolgozók száma, Németországban azonban 2,5%-kal, a skandináv országokban pedig még gyorsabb ütemben. A fejlett ipari országok növekedése ekkorra már lelassult, de iparosodásuknak a miénkhez hasonló kezdeti szakaszában náluk is évente 2–3%-kal nőtt az ipari foglalkoztatottság. Magyarországon ilyen gyors ütemű növekedéssel majd csak a következő periódusban, 1890 és 1910 között találkozunk.

A kiegyezést követő két évtized közepes ütemű ipari növekedése meglehetősen szűk bázison ment végbe: még 1890-ben is csak az aktív népesség 12,9%-a dolgozott az iparban. Ausztria nyugati országaiiban ekkor már 29, Nagy-Britanniában 49, Németországban 37, Dániában 26, Norvégiában 23, Hollandiában 30, Spanyolországban pedig 16% volt az ipari foglalkoztatottság aránya.

Az ország leginkább iparosodott vidéke – Budapest és környéke révén – a Duna–Tisza köze volt, ahol a lakosság 16,7%-a élt bányászatból és iparból, de nem sokkal maradt mögötte a számottevő ipari hagyományokkal rendelkező Északnyugati-Felvidék (15,3%). A Dunántúlon 13,7%, az Északkeleti-Felvidéken 13,6% volt az iparból és bányászatból élők részaránya. Az iparosodás terén elmaradt a Bánát (11,6%), a Tiszántúl (10,2%) és Erdély (9,4%). Az ország 63 vármegyéje közül csak 8-ban haladta meg a 15%-ot a bányászatból és iparból élő népesség arányszáma (Liptó 22,6, Szepes 21,3, Brassó 19,2, Gömör 18,8, Esztergom 18,6, Nógrád 17,1, Turóc 16,8, Sopron 15,7%), 23 megyében viszont 10% alatt maradt, s ezek közül 22 az ország keleti felében volt.

22. táblázat

## Ipari keresők az Osztrák–Magyar Monarchiában (1890)

Iparág	Ipari keresők száma (ezer)				Ipari keresők %-os megoszlása			
	Magyar-ország	Horvát-ország	Ausztria nyugati országal	Galicia, Bukovina, Dalmácia	Magyar-ország	Horvát-ország	Ausztria nyugati országal	Galicia, Bukovina, Dalmácia
Bányászat és kohászat	44,0	0,5	132,0	12,3	5,1	0,7	5,1	4,5
Vas-, fém-, gép- és járműipar	132,8	10,7	291,8	29,4	15,4	13,1	11,2	10,7
Vegy- és építőanyag-ipar	32,8	4,1	149,1	8,6	3,8	5,0	5,7	3,2
Faipar	60,1	12,3	196,9	24,3	7,0	15,2	7,6	8,9
Textilipar	30,5	1,9	435,6	12,6	3,5	2,4	16,7	4,6
Bőr- és ruházati ipar	232,1	19,8	552,5	81,7	26,9	24,4	21,2	29,8
Papír- és nyomdaipar	12,2	1,2	53,0	2,8	1,4	1,4	2,0	1,0
Élelmiszeripar	109,1	9,8	253,4	37,4	12,7	12,0	9,7	13,6
Építőipar	84,8	8,6	267,8	25,8	9,8	10,5	10,3	9,4
Vendéglátó- és fodrász-ipar	81,4	10,1	144,4	36,1	9,4	12,4	5,6	13,1
Egyéb	42,1	2,1	125,4	3,5	4,9	2,9	4,8	1,3
Összesen	862,1	81,4	2601,5	274,4	100	100	100	100
Az aktív népesség %-ában	12,9	7,4	29,3	6,0				
Iparból élő népesség (keresők és eltartottak, ezer fő)	2001,9	179,7	5332,9	671,7				
A lakosság %-ában	13,1	8,2	33,1	8,6				

Iparunk uralkodó üzemi formája az 1880-as évek végéig a kézműipari kisüzem maradt. A feldolgozó- és építőiparban foglalkoztatottak 73,7%-a még 1890-ben is a segéd nélküli és az 1–5 segédet alkalmazó kisüzemekben dolgozott. A magyarországi ipari keresők 43,6%-a volt önálló iparos, a Monarchia nyugati felében csak 19%-a. Nálunk 126 alkalmazott és munkás jutott 100 önállóra, a lajtántúli országokban 429.



23. táblázat

A feldolgozó- és építőipar üzemi struktúrája Magyarországon (1890)

Üzemmagnyság	Üzemek száma	Foglalkoztatottak száma (ezer)	Üzemek	Foglalkoztatottak
			% -os megoszlása	
Segéd nélkül	179 818	179,8	62,01	29,0
1 segéddel	61 105	122,2	21,07	19,7
2 – 5 segéddel	42 042	154,8	14,50	25,0
6–10 segéddel	4 369	36,3	1,51	5,9
11–20 segéddel	1 512	23,1	0,52	3,7
21–100 segéddel	923	37,2	0,32	6,0
101–500 segéddel	178	38,2	0,06	6,2
500 felett	28	38,0	0,01	4,5

#### A HAGYOMÁNYOS IPARÚZÉS VÁLSÁGA ÉS ÁTALAKULÁSA

1848, majd 1867 után az ipari termelés feltételei alapvetően megváltoztak Magyarországon. Ebben az országban belüli gazdasági, társadalmi és politikai változások éppúgy szerepet játszottak, mint a nemzetközi tőkés gazdaságban végbemenő folyamatok. A céhrendszer fokozatos felszámolásával az iparúzés teljesen szabaddá vált. Az ipari forradalom a 19. század második harmadában Közép-Európára, s a velünk szomszédos osztrák és cseh területekre is áttért. A vasutak kiépülése lehetővé tette, hogy a termelését gyorsan növelő nyugat-európai, németországi és lajtántúli gyáripár olcsó tömegfogyasztási cikkeit fokozatosan elárasszák a magyarországi piacot is, s ez elől a Habsburg-monarchián belüli vámhatárok megszüntetése, majd a szabad kereskedelmi elvek diadalra jutása az európai országok közötti gazdasági kapcsolatokban az intézményes akadályokat is elhárította. A mezőgazdasági árutermelés fellendülésével, az önálló háziipari tevékenység visszaszorulásával az iparcikkek belső fogyasztópiaca kiszélesedett, s a fogyasztás szerkezete, minőségi igénye is átalakult. A hazai ipar növekedése azonban egyelőre nem tudott lépést tartani a fogyasztás bővülésével és átalakulásával, s az iparcikkek iránti kereslet növekvő részét a lajtántúli és a vámkülföldi gyáripár termékei

elégítették ki. Iparcikk-behozatalunk értéke az 1840-es években 40–50 millió forint között mozgott, az 1860-as évek végén már elérte a 300 milliót, az 1880-as években pedig megközelítette a 400 millió forintot.

Iparosaink zöme igen nehezen és lassan tudott a megváltozott viszonyokhoz alkalmazkodni. „A nagy átalakulás készületlenül találta iparosainkat, akik nem ismerték még közvetlen tapasztalásból a gyári munkát s üzletet. A szabad verseny rázúdult a céh partiarchális nyűgéből még fel sem szabadult iparosokra, de semmi sem történt, ami versenyképességüket fejlesztette, szilárdította volna.”<sup>51</sup> Sem elegendő tőkével, sem a megkívánt általános és szakmai ismeretekkel nem rendelkeztek ahhoz, hogy a korszerű technikát átvegyék, üzemüket fejlesszék, s ezáltal versenyképessé tegyék. A hagyományos iparúzés válsága – amely már az 1850-as években jelentkezett, s az 1860-as években általánossá vált – a kiegyezést követő 10–15 évben érte el tetőpontját.

„Ez a hazai ipar legszomorúbb korszaka; a belföldi ipar minden téren háttérbe szorul, egyes iparágak, amelyek nem bírták meg a nagy iparral való versenyt, egészen elpusztultak . . . A kisipar egyes ágai majdnem teljesen elnyomattak. Ilyen első sorban a fonó- és szövőipar, amelyből előbb minden ágnak számos képviselője volt hazánkban, ma ezek az iparágak majdnem teljesen meg vannak semmisítve . . . A fonó- és szövőiparon kívül legjobban megéreztek a nagyipar versenyét: a bőripar – a tímárok és cserzővargák eltűnnek –, a vegyészeti ipar – szappanfőzés és gyertyamártás –, a kis fém- és mechanikai ipar.”<sup>52</sup> Ilyen képet rajzolt az elmúlt 30 év ipartörténetéről az 1880-as évek statisztikusa. De százával idézhetnénk hasonló megnyilatkozásokat a kereskedelmi és iparkamarák jelentéseiből és az egykorú sajtóból is. A budapesti kamara így jellemezte a kézműipar helyzetét: „termelése egészében véve annyira csökkent, hogy az illető iparosok részint a szakmájukhoz tartozó, külföldről behozott kész cikkek elárusításával és csak könnyebb munkák- és javításokkal foglalkoznak, részint az ipar űzésével egészen fölhagyva vagy a mezőgazdasághoz tértek, vagy a proletariátust növelték, mely a városokban mind jobban felszaporodik.”<sup>53</sup>

<sup>51</sup> A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a budapesti kamarai kerület kézmű- és gyáriparáról az 1870–75. években. Bp. 1877. 117.

<sup>52</sup> Magyarország gazdasági statisztikája. Szerk. LÁNG LAJOS. Bp. 1887. 241., 243.

<sup>53</sup> A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése . . . 1870–1875. 119.



A 19. század első felében virágzó székely kézműipart az 1870-es években a vasút megépülte után benyomuló osztrák áruk kiszorították a helyi piacról. Mivel a gyáripar termékeivel sem árban, sem minőségben nem tudták felvenni a versenyt, a helyi piacot átengedték az importált áruk-nak, s „mindenki a kevesebb képzettséget igénylő romániai fogyasztás számára kezdett dolgozni”. 1886-ban azonban a román vámháború elzárta a romániai piacot is. Ekkor a székely iparosok egy része kivándorolt Romániába, s ott „megteremtették Románia iparát”, írja az egykorú közgazda némi túlzással. Másik részük azonban harcot indított létéért, alkalmazkodott a helyi fogyasztásban már domináló „modern ízléshez”, s nehéz küzdelemben, sok áldozat árán, de végül is visszahódította a helyi piacot. A század végén megállapíthatták, hogy „ma már a küzdelmet siker koronázza, vígan folyik a haladás, a fejlődés az egész vonalon. Iparunk a megsemmisülésből föltámadott, halad és fejlődik”.<sup>54</sup>

A székely ipar példáját azért idéztük részletesen, mert ennek útja végül is a magyarországi kisipar egészére jellemzővé vált. Bizonyos iparágakban szinte teljesen eltűnt a kézműipar, más ágakban azonban alkalmazkodott az új idők minőségi és technikai követelményeihez, s a fejlődés, valamint a fogyasztási igények átalakulása is egy sor új kisipari szakmát hozott létre. A 70-es években kisiparosaink zöme még a céhrendszer eltörlésében, a teljes iparszabadság bevezetésében látta nyomorúságának forrását. Miközben a kisiparosok nagy része a haladástól elzárkózva, a régi kiváltságok és megkötöttségek bástyái mögött vélt védelmet találni a hazai és külföldi nagyipar versenyével szemben, egyre többen akadtak olyanok is, akik felismerték, hogy „a versenyt nem úgy fogják iparosaink legyőzni, ha előle menekülni igyekeznek, hanem úgy, ha felfegyverkeznek azon fegyverekkel, melyekkel versenytársaik harcolnak”, s „szellemi és anyagi tőke” befektetésével korszerűsítik, magasabb szintre emelik üzemüket.<sup>55</sup> A 80-as években már egyre több jele mutatkozott az ilyen irányú törekvéseknek, s a nagyipari fejlődés végül is nem a kisipar pusztulását, hanem a megváltozott igényekhez való alkalmazkodását, funkcióinak átalakulását és új fellendülését eredményezte. Hogy a kisipar válsága átmeneti,

<sup>54</sup> NAGY ELEK, Az ipar (In: Háromszék vármegye. Szerk. POTSA BÉLA és társai) Sepsiszentgyörgy, 1899. 160–162.

<sup>55</sup> HALÁSZ IMRE, Kisebb iparosainkhoz. *Anyagi Érdekeink*, 1868. okt. 24.

pusztulása pedig csak részleges volt, amelyet új, korszerű kisipari szakmák kialakulása és a kisüzemek szaporodása ellensúlyozott – különösen a kisebb vidéki városokban és a falvakban –, azt a népszámlálási eredmények is tükrözik. 1869 és 1890 között az önálló iparosok száma 37%-kal növekedett (272 ezerről 375 ezerre), nagyobb mértékben, mint az alkalmazottaké és munkásoké (32%; 336 ezerről 444 ezerre).

Az 1880-as évek elején a népszámláláskor összeírt 750 ezer főfoglalkozású ipari kereső mellett még 760 ezer olyan nőről, s mintegy 40 ezer férfiről olvasunk jelentést, akik a mezőgazdasági főfoglalkozás kiegészítéseképpen háziipari tevékenységet folytattak, főleg házi szükségletre fontak és szőttek.

A Dunántúlon, a Kis- és Nagyalföldön az önellátó háziipari tevékenység már csak alárendelten és szóróványosan játszott szerepet az agrárnépesség ipari szükségleteinek kielégítésében. Az ország keleti és délkeleti részében a román, szerb, kárpátukrán és magyar parasztság még túlnyomórészt házilag készíti ruházatát, jelentették az aradi, a brassói és a debreceni kamara területéről. A kolozsvári kamara területén 204 ezer falusi házban 47 ezer szövőszéket írtak össze a háziipari felméréskor, de a helyi viszonyokat ismerők szerint a valóságban legalább 50–60 ezer volt. „A falusi nép 9 tizedrészének egész öltözéke azon szövetből kerül ki, amelyet maga készít.”<sup>56</sup> Az Északkeleti-Felvidéken is ezrével voltak még szövőszékek a falusi házakban, de az Alföldön már csak elvétve akadt egy-egy. A nyugat-magyarországi Őrségből azt írták 1884-ben, hogy ott telenként 700 kézi szövőszéken dolgozzák fel paraszti fehérneműre szánt durva lenvászonra a helyi termelésű lent.

#### A GÉPI NAGYIPAR FEJLŐDÉSE

A hagyományos iparúzás válsága és részleges pusztulása az érintett nemzedékek számára gyötrelmes, de a történeti fejlődés rendjében szükségszerű és általános jelenség volt, feltétele és velejárója az iparosodás minőségileg magasabb fokának, a tőkés nagyipar kialakulásának. Magyarországon azonban ezt a folyamatot nem a hazai gyáripár gyors felnövése

<sup>56</sup> Jelentés az ipari szakoktatás és a háziipar jelen állásáról. Kiadja a Földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minisztérium. Bp. 1881. 116.



váltotta ki, hanem az a körülmény, hogy nemzetgazdaságunk egyre szorosabb kapcsolatba került a nemzetközi tőkés gazdasággal. Igaz, hogy gyengén fejlett kézműiparunk sem mennyiségi, sem minőségi szempontból nem tudott lépést tartani az iparcikkek iránti kereslet bővülésével, de az ipari fogyasztási cikkek gyorsan szélesedő belső piacát a hazai gyáripár sem tudta elfoglalni, kénytelen volt annak jelentős részét fejlettebb nyugat- és közép-európai, s főleg lajtántúli versenytársainak átengedni. Nem mintha a gépi technika térhódítása, a gyáripár fejlődése nem lett volna elég gyors ütemű, de ez a fejlődés továbbra is csak néhány vezető iparágra korlátozódott, s éppen az ipari tömegfogyasztási cikkek gyártó iparágakban nem került sor az ipari forradalom kibontakozására.

A nagyipari fejlődés a kiegyezés után biztató lendületet vett: sorra létesültek az új gyárak, s a termelés a legtöbb iparágban gyors ütemben növekedett. A fővárosban 1867 és 1873 között 57 új ipari részvénytársaságot alapítottak 45,5 millió forint alaptőkével, ezek közül azonban 23 már 1873 végéig megszűnt. Az 1873-as válság évekre lelassította az iparfejlődést. 1874 és 1880 között már csak 12 új alapításról tudunk Budapesten, de ugyanezen idő alatt 10 vállalat meg is szűnt. „Kitűnt, hogy számos nagyiparos vállalat nem bír életképességgel, mert a legszükségesebb előfeltételek: elegendő tőke, olcsó munkaerő, olcsó tüzelőszér, jó közlekedési eszközök hiányoztak” – állapította meg a budapesti iparkamara.<sup>57</sup> A 80-as években ismét megélénkült a nagyipari fejlődés. Budapesten 32 új ipari részvénytársaság létesült, 35,4 millió forint alaptőkével, s csak 6 szűnt meg. 1881 és 1890 között a fővárosi ipari részvénytársaságok alaptőkéje 25 millió forintról 52 millióra növekedett, majd a következő négy év alatt ismét több mint kétszeresére emelkedett.

A korabeli iparstatisztika a 20-nál több munkást foglalkoztató vállalatokat tekintette nagyüzemnek. 1890-ben a feldolgozó- és építőiparban 1129 ilyen nagyüzemet írtak össze, s ezekben 102 ezer munkás és alkalmazott dolgozott (az összes feldolgozó- és építőipari keresők 15%-a). Száznál több munkást foglalkoztató valódi nagyüzem csak 206 volt, 66 ezer munkással (9,5%). Az üzemnagyság önmagában még nem tükrözi híven a gépi nagyipar fejlődését, hiszen 1884-ben a 20-nál több munkással dolgozó nagy-

<sup>57</sup> A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése ... 1870–1875. Bp. 1877. 119.

üzemek 46%-a nem használt semmiféle gépet, tehát tulajdonképpen nem gyár, hanem manufaktúra volt. A kiegyezést követő 10–15 év Magyarországon nem a modern gépi nagyipar uralkodóvá válásának a kora volt, hanem inkább a tőkés ipar hagyományos, preindusztriális formáinak – elsősorban a manufaktúráknak – az átmeneti fellendülését hozta meg, hasonlóan egyéb, az iparosodásban megkésett kelet-európai országokhoz (például Oroszországhoz).

24. táblázat

A 20-nál több munkást foglalkoztató ipari üzemek Magyarországon (1890)

Iparág	Üzemek száma	A személyzet		Az iparág összes keresőinek %-ában
		száma	%-ban	
Élelmiszeripar	201	25 528	25,0	36,6
Vas- és fémipar	93	13 995	13,7	27,6
Gép- és járműipar	97	18 289	17,9	67,6
Építőanyag-ipar	134	8 484	8,3	46,8
Faipar	143	8 108	7,9	23,9
Vegyipar	56	3 799	3,7	75,1
Textilipar	41	4 539	4,4	33,3
Ruházati ipar	73	3 423	3,3	3,7
Bőripar	28	1 761	1,7	21,3
Papíripar	15	1 427	1,4	50,4
Nyomdaipar	55	3 901	3,8	61,2
Építőipar	193	9 006	8,8	19,0
Összesen	1129	102 260	100	14,7

Az ipari forradalom legfontosabb mozzanata a gépi technika térhódítása, ennek pedig leghívebb statisztikai mutatója a korszerű energiaforrások – korszakunkban túlnyomórészt a gőzgépek, majd a gáz- és petróleummotorok – teljesítményének növekedése. 1863-ban 449 gőzgép működött Magyarország iparában, 7512 lóerő teljesítménnyel (Ausztriában 2325 gőzgép 35 837 lóerővel). 1884-ben 1802 olyan ipari üzemet írtak össze, amely valamilyen korszerű erőgépet használt, s azok együttes teljesítménye 63 571 lóerő volt. Emellett még 59 ezer lóerő vízi energiát is fogyasztott az ipar, ebből 46 ezer lóerő esett a kis vízimalmokra, 13 ezer pedig 937 egyéb ipari üzemre. A gépesítés a kiegyezés után is a korai ipar-



rosodás vezető ágaira korlátozódott: az élelmiszer-, a vas- és a faiparban fogyasztották az összes gépi energia 89%-át. A többi iparágban éppen csak megindult a gépi technika alkalmazása, de még nem vált uralkodóvá.

25. táblázat

Az iparban működő erőgépek teljesítménye Magyarországon  
(gőzgépek, petróleum- és gázmotorok)

Iparág	Lóerő		Iparági megoszlás %-ban	
	1863	1884	1863	1884
Élelmiszeripar	4167	36 878	55,5	58,0
Vas- és fémipar	2284	14 849	30,4	23,4
Faipar	487	4 783	6,5	7,5
Gép- és járműipar	192	1 887	2,6	3,0
Vegy- és növényolajipar	224	1 508	3,0	2,4
Textil-, bőr- és ruházati ipar	92	1 882	1,2	2,9
Építőanyag-ipar	12	1 096	0,2	1,7
Papír- és nyomdaipar	54	688	0,7	1,1
Összesen	7512	63 571	100	100
Az élelmiszeriparból				
malomipar	2904	29 672	38,7	46,7
cukoripar	855	2 001	11,4	3,1
szesz- és söripar	372	4 818	5,0	7,6

1884-ben – mint mondtuk – összesen 123 ezer lóerő gépi és vízi energiát fogyasztott a magyar ipar, s a gépi és vízi erőt alkalmazó üzemek összesen 135 ezer – a hagyományos kis vízimalmok nélkül 104 ezer – alkalmazottat és munkást foglalkoztattak. Ausztria ipara ugyanakkor már 521 ezer lóerőt fogyasztott, és a gépi és vízi erővel működő üzemekben 790 ezren dolgoztak.

26. táblázat

A gépi teljesítmény és a munkaerő iparági megoszlása a gépi és vízi-energiát alkalmazó üzemekben Magyarországon és Ausztriában (1884–1885) (%-ban)

Iparág	Lóerő*		Foglalkoztatottak	
	Magyarország	Ausztria	Magyarország	Ausztria
Élelmiszeripar	70,2	43,9	49,8	27,1
Vas- és fémipar	14,3	12,8	14,6	7,4
Gép- és járműipar	1,6	1,8	9,3	4,9
Faipar	6,0	9,9	9,7	5,3
Építőanyag-ipar	1,1	2,0	4,7	8,5
Vegyipar	1,5	1,7	5,2	4,3
Textil-, bőr- és ruházati ipar	2,5	20,4	3,9	37,8
Papír- és nyomdaipar	2,8	7,6	2,8	4,7

\* gépi és vízi energia együtt

#### ÉLELMISZER-, FA- ÉS ÉPÍTŐANYAG-IPAR

Nagyiparunk vezető ága, a malomipar, a kiegyezés után is megőrizte uralkodó helyzetét. A gőzmalmok száma 1863-ban 147, 1872-ben 492, 1884-ben 910, 1895-ben 1843 volt. 1884-ben a malmok fogyasztották az iparban felhasznált gépi energia 46,7%-át, s az ipari részvénytársaságok egyharmada gőzmalom volt.

Az 1860-as években Magyarország már több lisztet exportált, mint Európa összes többi országa együttvéve. Liszt kivitelünk 1869–71-ben elérte az évi 2 millió q-t, két évtized múlva pedig 4–5 millió mázsa között ingadozott. Exportra és általában árusításra csak a nagy részvénytársasági malmok örültek, közöttük is mindenekelőtt Budapest tucatnyi óriásmalma. Budapest az 1860-as években a világ legnagyobb malomvárosává fejlődött. 1866-ban fennállott 11 nagy malma évente 1,8 millió q búzát volt képes feldolgozni. 1868-ban három újabb malom létesült, a meglevőket pedig jelentősen kibővítették, berendezésüket korszerűsítették, s ezzel a fővárosi malmok teljesítőképessége 1869 végére már 5,7 millió q-ra növekedett. Hamarosan kiderült, hogy a budapesti malomipar máris túlmeretezett, kapacitását nem tudja teljesen kihasználni. Ezért egyre nagyobb mennyiségben dolgozták fel az olcsóbb balkáni gabonát, amelyet



vámmentesen hozhattak be, ha kimutatták, hogy a behozott búzának megfelelő mennyiségű lisztet exportáltak (örlési forgalom).

Malomiparunk nemcsak volumenét, termelésének mennyiségét illetően állt az európai fejlődés élén, hanem műszaki színvonalát és lisztjének finomságát tekintve is. A budapesti malmok a 70-es évek második felében tökéletesítették berendezéseiket. Addig – a Hengermalom kivételével – valamennyien a régi technológiával, malomkövekkel őrltek. 1874-ben Mechwart András, a Ganz-gyár igazgatója megvásárolta a svájci Wegmann-hengerszék szabadalmát, s azt több tekintetben tökéletesítve – például a kényes porcelánhengereket kéregöntésű vashengerekkel helyettesítve – alkalmassá tette a magasörlésre. A Ganz-gyár 1876-tól gyártotta az új típusú hengerszégeket, amelyek forradalmasították az őrlés technikáját. A hengerszékhez még egy sor műszaki újítás járult: a Haggenmacher Károly által feltalált síkszita, a centrifugál szita, a korszerű tisztítógépek (tarár), csiszoló- és kefélőgépek stb.

A gőzmalmok látványos fejlődésével párhuzamosan – bár egyelőre még elég lassan – megindult a hagyományos malomipar visszaszorulása: 1873 és 1895 között a szárazmalmok száma 6361-ről 2033-ra; a vízimalmoké 17 249-ről 15 417-re csökkent, a szélmalmoké pedig 554-ről 712-re emelkedett. Ezek a hagyományos technikával durvább lisztet őrlő kis malmok a parasztság gabonáját dolgozták fel, túlnyomórészt természetben fizetett vám ellenében.

Korántsem volt a malomiparához hasonlóan gyors ütemű és egyenletes a cukorgyártás fejlődése. A kiegyezés utáni években 9 új cukorgyár létesült, továbbra is csaknem kizárólag osztrák tőkések alapításaként, főleg a Kisalföld cukorrépa-termelő vidékén. Ezzel a cukorgyárak száma 1870-ig 26-ra emelkedett. 1873 után nagyarányú koncentrálódási folyamat indult meg a magyar cukoriparban. 15 kisebb régi gyár megszűnt, a megmaradt nagyobb gyárak viszont jelentősen kibővítették és korszerűsítették üzemüket. Az egy gyárra eső termelés világviszonylatban nálunk volt a legnagyobb. 1888-ban az állam adó- és szállítási kedvezményekben részesítette a cukorgyárakat, erre 2 év alatt 4 nagy új cukorgyár létesült a Nagyalföldön (Hatvan, Szerencs, Selyp, Mezőhegyes), mind hazai tőkések és bankok alapításaként. A cukortermelés 2 év alatt megduplázódott. 1867 és 1890 között a cukortermelés évente átlagosan 9%-kal növekedett, s a termelés egynegyede kivitelre került.

Nemzetközi szempontból is magas szinten állt szesziparunk, ahol már az 1850-es évektől kezdve alkalmazták a gőzgépeket. A kiegyezés utáni műszaki fejlődés legfontosabb lépése a korszerű szeszfinomítási eljárások bevezetése volt. A gyári jellegű szeszipar magas fejlettségi szintje ellenére fennmaradt, sőt virágzott a kisipari jellegű szeszfőzés. A közönséges, ún. kisüsti technikájú szeszfőzők száma 70 ezerről 100 ezerre emelkedett az 1880-as évek végéig, tehát csaknem minden tehetősebb parasztgazda főzött szeszt. A nagyobb „műszerű lepárló készülékekkel” rendelkező üzemek száma viszont 1868 és 1890 között 1030-ról 534-re csökkent, de termelésük növekedett. A szeszgyárak nagyobbbrészt mezőgazdasági, kisebbbrészt ipari üzemek voltak. Az előbbieket a nagy- és középbirtok saját termékeit dolgozták fel, az utóbbiakban pedig polgári vállalkozók vásárolt nyersanyagból gyártottak szeszt. A kormány az engedélyezett szeszmennyiséget kontingentálta a gyárak között, s a mezőgazdasági szeszfőzők kontingensét folytonosan emelte az ipari szeszgyárak rovására, ennek következtében az utóbbiak száma és termelése erősen csökkent.

Bor- és pálinkaivó nép lévén, a sör nálunk ezekben az évtizedekben luxusaltnak számított. A termelés 1871-től kezdve folyton csökkent, s még 1890-ben is jóval alatta maradt a 70-es évek elején termelt mennyiségnek. A nagyipari fejlődést itt is koncentráció folyamata jelzi: a sörgyárak száma 1863-ban 451, 1880-ban 171, 1890-ben már csak 98. A kisebb, hagyományos technológiájú serfőzők eltűntek, s a termelés a nagyobb, korszerűbb üzemekben összpontosult. Igazán nagy gyárnak azonban csak a két kőbányai üzem (a Dreher és az Első Magyar Részvény Serfőző), valamint a budafoki Haggemacher-gyár számított: e három fővárosi serfőzőre az ország egész sörtermelésének több mint a fele jutott.

A dohánygyártás állami monopólium volt. A 12 állami dohánygyár 13–14 ezer munkást foglalkoztatott, 90%-ban nőket. Az élelmiszeripar egyéb ágait egy-egy kisebb vagy közepes üzem képviselte. Az 1850-es években olasz húsiparosok (Piazzoni, Dozzi, Del Medico) által meghonosított szalámiagyártás szépen fejlődött, egy sor új üzemmel bővült (legfontosabb köztük az 1880-ban létesült Herz-féle gyár), s egyre nagyobb mennyiségű árut exportált. 1882-ben alapította húskonzervgyárát Weiss Manfréd.

A bőven rendelkezésre álló hazai nyersanyag volt az alapja a fafeldolgozó ipar fejlődésének. A vasutak fokozatosan hozzáférhetővé tették ha-



zánk nagy erdőségeit a nagyipari jellegű kitermelés számára, a hazai építkezések, valamint a fában egyre szegényebb ipari országok kereslete pedig széles és gyorsan bővülő piacot biztosítottak a faipar félkész gyártmányai (deszka, donga, talpfa) számára, s megindult az erdők nyersanyagának vegyipari hasznosítása is (falepárlás, cserzőkivonatok gyártása). Az 1860-as évektől egyre-másra létesültek a gőzfűrészek, háttérbe szorítva a vízi erővel működő kisebb fűrészmalomokat. 1873-ban 30, 1884-ben már 114 gőzfűrész működött az országban, de a vízi energiát hasznosító fűrészmalomok száma ekkor még mindig 354 volt. A faipar egyéb ágai közül csak a hajlított fabútor- és a parkettagyártásban jöttek létre nagyobb üzemek.

A kiegyezés után – a nagy építőipari konjunktúra ösztönzésére – bontakozott ki az ipari forradalom az építőanyag-iparban, s azon belül elsősorban a téglá- és cementgyártásban. A kiegyezés utáni években a budapesti gyárak termelése 10–15 millió darabról 180 millió darabra emelkedett, elsősorban a szénfűtéses folytonégő körkemencék, valamint az agyagválogató, tisztító és sajtoló gépek alkalmazása következtében. 1884-ben 23 téglagyár használt gőzgépet. Primitív technikával dolgozó téglavetőik csaknem az ország minden nagyobb községében, városában és uradalmában működtek, számuk 1890-ben 1700 körül járt. A válság az építkezésekkel együtt a téglagyártás fejlődését is megállította, s csak az 1880-as évek második felében, s főleg 1890 után alakultak ismét nagyobb számban korszerű technikával működő üzemek, elsősorban vidéken. Az 1860-as évek végén fejlődött jelentős iparrá a cementgyártás is (Beocsin, Lábatlan, Nyergesújfalu).

## A BÁNYÁSZAT ÉS A NEHÉZIPAR

A 19. század első felében egyrészt a kincstár, másrészt a nagybirtokos és polgári bánya- és kohótulajdonosok, majd az 1850-es és 60-as években az osztrák és francia tőkés vállalkozók jelentős beruházásokkal igyekeztek a vasérc- és szénbányászatot és a vaskohászatot korszerűsíteni. A kiegyezés után a vasutak, valamint a mezőgazdasági és ipari gőzgépek terjedése gyorsan növelte a keresletet a szén, a vas és gépipar fejlődése pedig a vasérc iránt. A szén- és vasérctermelés vált bányászatunk vezető ágává, háttérbe szorítva a hanyatló nemes- és színesfémtermelést. 1867 és 1890 kö-

27. táblázat

A fontosabb bánya- és ipari termékek termelésének alakulása Magyarországon és Horvátországban

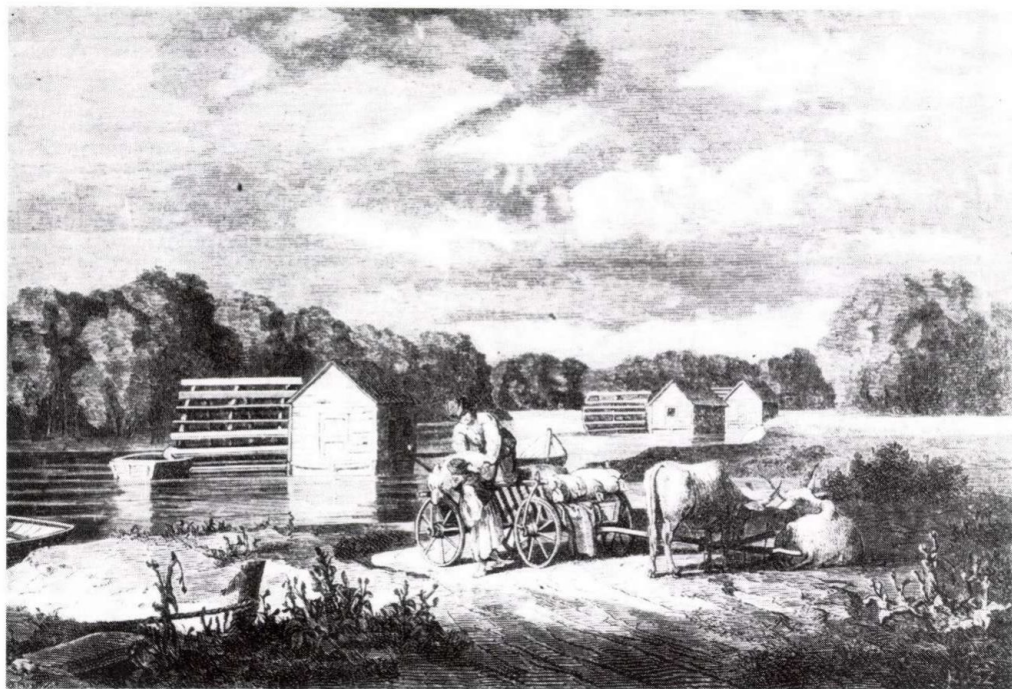
Év	(Évi átlagok ezer tonnában, illetve ezer hektoliterben)						
	Szén	Vasérc	Nyersvas	Acél	Cukor	Sör	Budapesti malmok liszt- termelése
1851 – 55	209	133	51				
1856 – 60	349		85				
1861 – 65	581		120			522	
1866 – 70	912		115		16	562	154
1871 – 75	1509	433	153	9	22	700	281
1876 – 80	1632	358	132	24	32	470	449
1881 – 85	2291	582	185	55	39	561	416
1886 – 90	2760	659	234	103	64	567	554
1891 – 95	3958	997	323	190	106	1242	649
Átlagos évi növekedés %-ban	7,6	5,2	4,7	16,5	7,9	2,9	5,9

zött a bányatermelés változatlan áron számított értéke évente átlagosan 3,6%-kal növekedett.

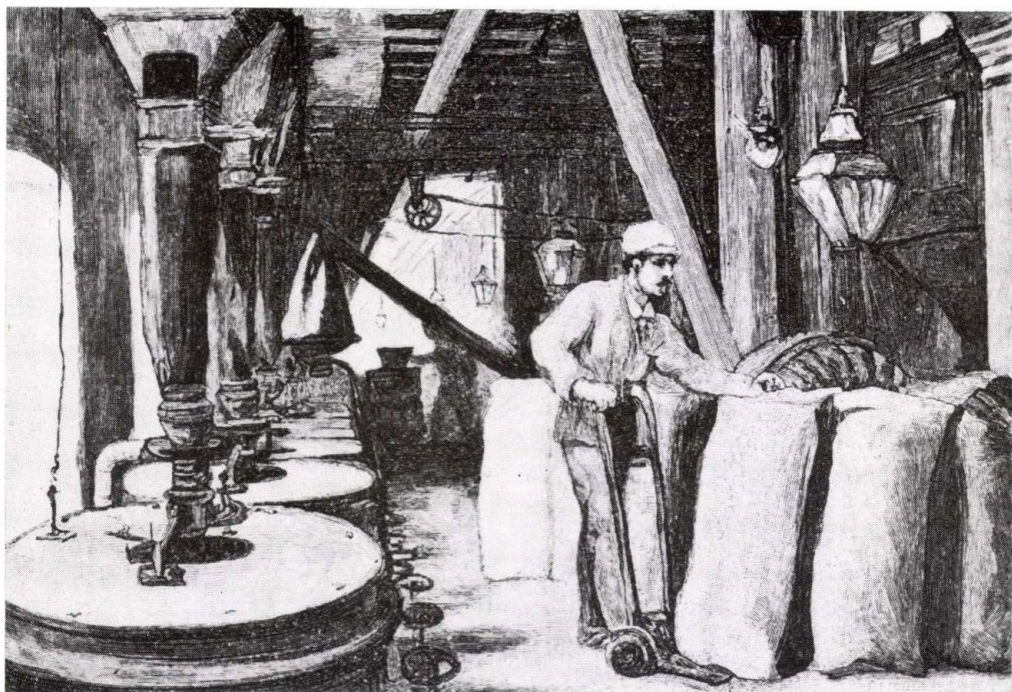
Jelentősebb feketeszénkészletek csak a Mecsek vidékén és Krassó-Szörényben voltak. Az előbbieket a Dunagőzhajózási Társaság, az utóbbiakat az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság termelte ki. Újabb feketeszéntelepeket nem sikerült feltárni, így a termelés növekedése nem tudott lépést tartani az igényekkel, s a magas kalóriájú fekete szénből egyre nagyobb arányú behozatalra szorultunk.

A kiegyezés utáni években fejlődött ki barnaszénbányászatunk. Addig csak az Esztergom vidéki és a Sopron vidéki bányák termelése volt jelentős. Az esztergomi szénmedence azonban a 90-es évekig nem kapott vasutat, így fejlődése megállt. Annál gyorsabb ütemben fejlődött viszont a budapest–salgótarjáni vasútvonal megnyitása (1867) után a nógrádi szénmedence, amelynek termelése 1882-ben már meghaladta a 6 millió q-t. A nógrádi bányák adták az ország barnaszéntermelésének csaknem a felét, s a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. az ország legnagyobb szénipari vállalata





249. Vízimalmok a Dunán

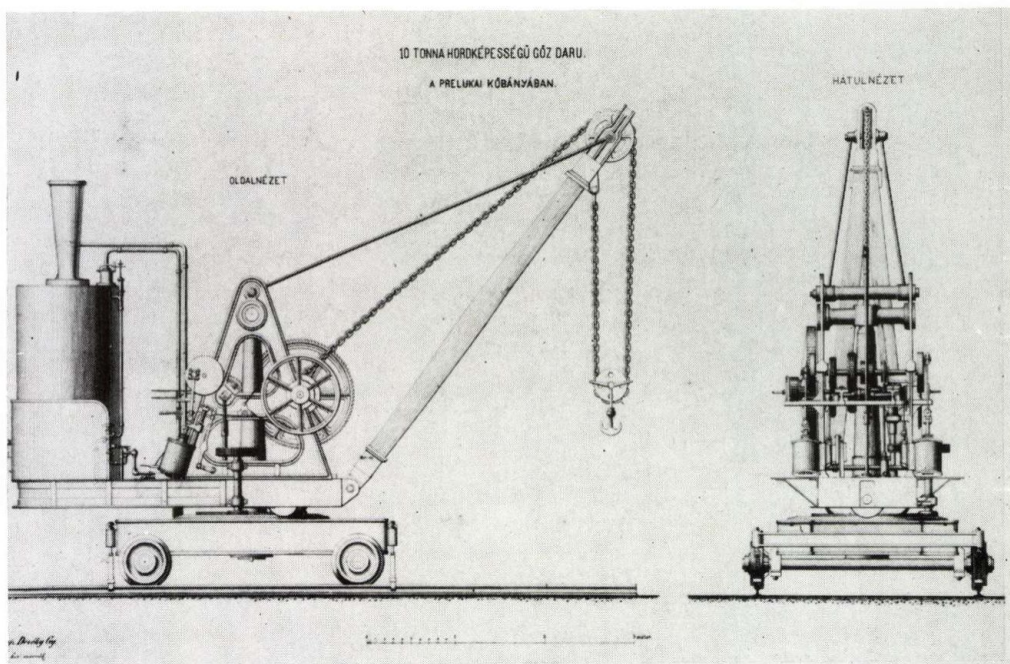


250. Automata rosták egy budapesti gőzmalomban



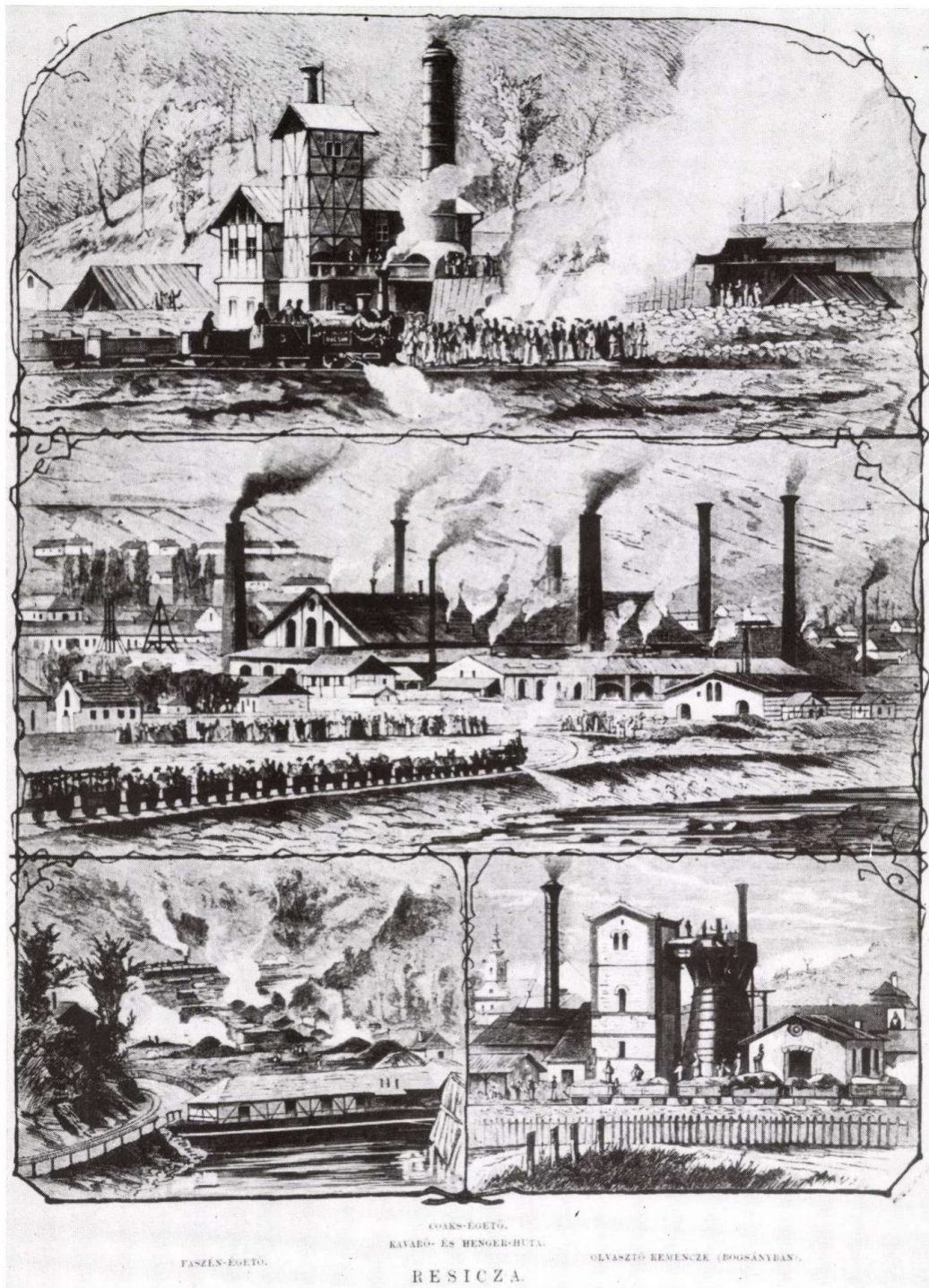


251. Aranymosók Erdélyben az Aranyos völgyében

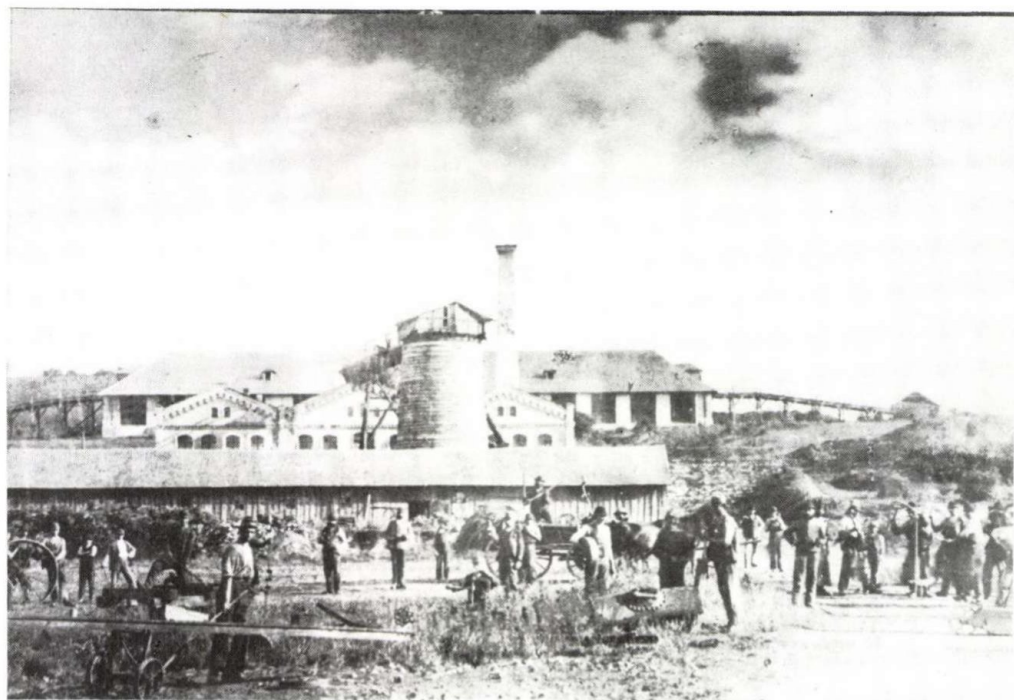


252. Kőbányában használt gőzdaru az 1880-as években

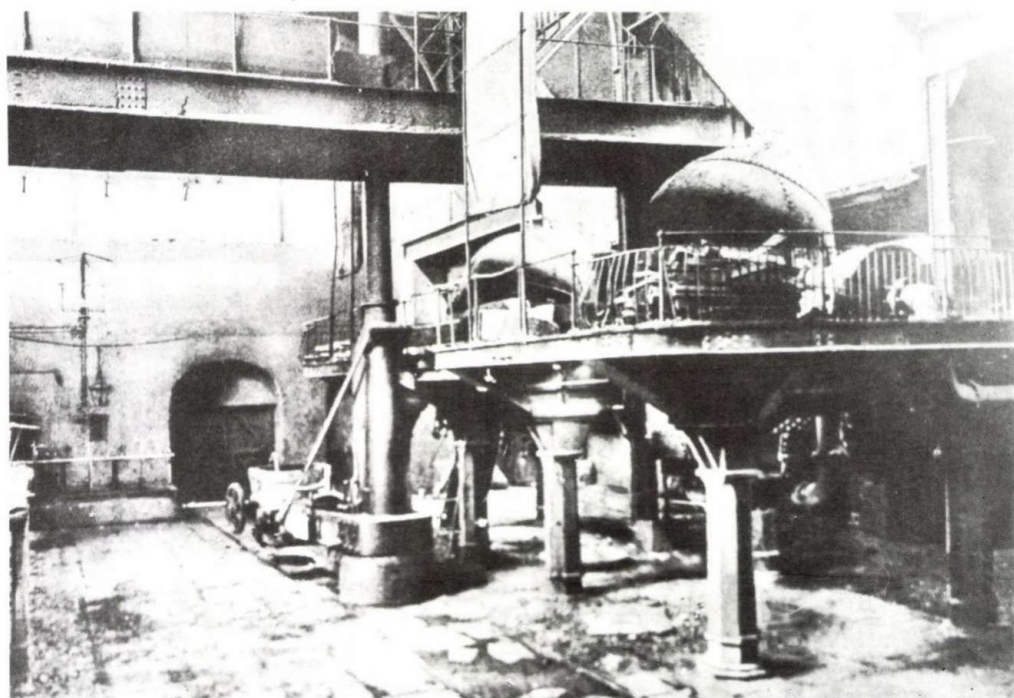




253. Az Osztrák–Magyar Államvasúttársaság resicai vasművei az 1870-es években



254. A diósgyőri nagyolvasztó



255. A diósgyőri Bessemer-acélmű 1882-ben